Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n. 342 del 30 dicembre 1975

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — ROMA - Martedì, 30 dicembre 1975 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - TELEFONO 6540139
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 8508

LEGGE 27 ottobre 1975, n. 692.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti atti internazionali adottati a Berna il 7 febbraio 1970 ed il 9 novembre 1973: Convenzioni concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), con relativi allegati e protocollo addizionale alle convenzioni stesse; protocolli concernenti l'aumento delle quote contributive degli Stati alle spese di gestione dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia.

LEGGI E DECRETI

LEGGE 27 ottobre 1975, n. **692.**

Ratifica ed esecuzione dei seguenti atti internazionali adottati a Berna il 7 febbraio 1970 ed il 9 novembre 1973: Convenzioni concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), con relativi allegati e protocollo addizionale alle convenzioni stesse; protocolli concernenti l'aumento delle quote contributive degli Stati alle spese di gestione dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti atti internazionali adottati a Berna:

a) Convenzione concernente il trasporto per ferrovia delle merci (CIM), con relativi allegati - 7 febbraio 1970;

b) Convenzione concernente il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), con relativi allegati - 7 febbraio 1970;

c) Protocollo addizionale alle convenzioni di cui alle precedenti lettere *a*) e *b*) - 7 febbraio 1970;

d) Protocollo concernente i contributi alle spese di gestione dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia da parte degli Stati parti delle convenzioni del 25 febbraio 1961, sul trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) - 7 febbraio 1970;

e) Protocollo concernente la maggiorazione dei tassi chilometrici massimali di contribuzione degli Stati alle spese di gestione dell'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia - 9 novembre 1973;

f) Protocollo concernente l'entrata in vigore delle convenzioni di cui alle lettere *a*) e *b*) e del loro protocollo addizionale di cui alla lettera *c*) - 9 novembre 1973.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli atti internazionali di cui all'articolo 1 a decorrere dall'entrata in vigore fissata negli atti stessi.

Art. 3.

Gli atti di concessione, che deroghino alla norma sulla competenza del giudice, fissata rispettivamente dagli articoli 44 e 40 delle convenzioni di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'articolo 1, saranno resi esecutivi con atti aventi forza di legge.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 ottobre 1975

LEONE

MORO — RUMOR — MARTINELLI

Visto, *il Guardasigilli:* REALE

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER (CIM)

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 févrir 1961, ont résolu, en conformité de l'article 69 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 59.

§ 2. — Les envois dont la gare (1) expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les Etats ou les chemins de fer intéressés ont conclu des accords en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

---

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectuées, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans le mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présent Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention.

Article 3

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que ce l'un des chemins de fer à emprunter;

c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

§ 1. — Sont admis au transport sous certaines conditions:

a) les matières et objets admis au transport aux conditions de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes:

1º le transport est effectué en grande vitesse;

2º les frais doivent être payés par l'expéditeur;

3° les remboursements et les débours ne sont pas admis;

4° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention « en gare (bureau restant) »;

5° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats; une escorte n'est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;

c) les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent en outre être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les locomotives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnés d'un convoyeur; celui-ci assure notamment le graissage. Si l'expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

d) les animaux vivants sont admis sous les conditions ci-après:

1° ils doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé

— lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage,

— lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou

— lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention « sans convoyeur »;

2° l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

3° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention « en gare (bureau restant) »;

e) les objets dont le transport présente des difficultés particulières, en raison de leurs dimensions, de leur poids ou de leur conditionnement, eu égard aux installations ou au matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas par le chemin de fer après consultation de l'expéditeur; ces conditions peuvent déroger aux prescriptions établies par la présente Convention.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par cette Annexe.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par cette Annexe.

Les accords et clauses tarifaires de ce genre doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Lorque l'autorité compétente a décidé que

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions,

les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. — Les chemins de fer peuvent décider, d'un commun accord et sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, de limiter le transport de marchandises, dans certaines relations, à des points frontières et à des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont portées à la connaissance de l'Office central qui les communique aux Gouvernements des Etats contractants. Elles sont considérées comme acceptées si, dans le délai d'un mois à compter de la date de la communication, elles n'ont fait l'objet d'aucune opposition de la part d'un Etat contractant. En cas d'opposition, si l'Office central ne parvient pas à éliminer les divergences, il réunit les représentants des Etats contractants.

Dès que ces mesures peuvent être considérées comme acceptées, l'Office central en informe les Etats contractants. Elles sont alors consignées dans des listes spéciales et publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux.

Ces mesures entrent en vigueur un mois après la communication de l'Office central prévue au troisième alinéa.

§ 6. — Toute infraction commise par le chemin de fer aux dispositions du présent article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

FORME ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

En ce qui concerne les décisions des chemins de fer au sujet du modèle de la lettre de voiture, les dispositions de l'article 5, § 5, deuxième alinéa et première phrase du troisième alinéa, sont applicables par analogie.

Pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, les tarifs peuvent prescrire l'emploi d'une lettre de voiture simplifiée, adaptée aux caractéristiques des trafics considérés.

§ 2. — Les lettres de voiture doivent être imprimées dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues française, allemande ou italienne.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes soient faites en caractère latins.

§ 3. — Le choix du modèle de lettre de voiture blanc ou du modèle à bords rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéresses.

§ 4. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 5. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

a) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;

b) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

c) la désignation de la marchandise. L'expéditeur doit désigner les marchandises admises au transport sous certaines conditions en vertu de l'article 4, § 1, lettre *a*), et § 2, sous le nom prescrit pour elles, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom prévu dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ;

d) le poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication doivent être inscrits par le chemin de fer expéditeur;

e) pour les envois de détail: le nombre de colis et la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur. Si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou opposée au moyen d'un timbre; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention « signature ».

§ 6. — En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

a) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire. L'expéditeur qui demande que l'envoi soit livré sur un embranchement du destinataire doit porter la mention correspondante dans la lettre de voiture, à la suite des nom et adresse du destinataire;

b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre *c*), et à l'article 35;

c) la somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) le montant du remboursement et des débours en chiffres (article 19);

f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) les indications relatives aux formalité exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;

h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention doit avoir le libellé suivant: « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs »;

i) le nombre des convoyeurs ou la mention « sans convoyeur », conformément à l'article 4, § 1, lettre *d*), 1°.

§ 7. — Si l'espace réservé dans la lettre de voiture pour les indications de l'expéditeur est insuffisant, il y a lieu d'utiliser des feuilles complémentaires, qui deviennent parties intégrantes de la lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies par décalque en autant d'exemplaires que la lettre de voiture en comporte et être signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence des feuilles complémentaires. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portées sur la lettre de voiture même.

§ 8. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs.

§ 9. — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport:

a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et clauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport;

a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l'itinéraire.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer dans l'espace de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

« Envoi de N. ... »;

« Par ordre de N. ... »;

« A la disposition de N. ... »;

« Pour être réexpédié à N. ... »;

« Assuré auprès de N. ... »;

« Pour la ligne de navigation N. ... » ou « pour le navire N. ... »;

« Provenant de la ligne de navigation N. ... » ou « du navire N. ... »;

« Pour la ligne de service automobile N. ... »;

« Provenant de la ligne de service automobile N. ... »;

« Pour la ligne aérienne N. ... »;

« Provenant de la ligne aérienne N. ... »;

« Pour l'exportation à destination de N. ... ».

Article 7

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Mesures à prendre en cas de surcharge. Surtaxes

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

Le résultat de la vérification des énonciations de la lettre de voiture doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture ou si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu de constater le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que le tare réelle des wagons.

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations concernant le poids, le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage sur un pont-bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

Les pesages effectués sur des ponts-bascule de particuliers sont assimilés à ceux qui le sont sur des ponts-bascule du chemin de fer, en tant que les conditions établies à ce sujet par le chemin de fer compétent sont remplies.

§ 5. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix de transport dans les cas suivants:

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;

b) si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Les prescriptions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 7. — Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixés ci-après:

a) la surtaxe est égale à deux francs par kg de poids brut du colis entier

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I;

2° en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au tansport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation de ces conditions;

b) la surtaxe est égale à quinze francs par 100 kg de poids en excédent sur la limite de charge, en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur;

c) la surtaxe est égale au double de la différence:

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettre *a*), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2° entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite;

d) s'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 8. — La surtaxe à percevoir conformément au § 7 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 9. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 10. — La surtaxe n'est pas due:

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) en cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas trois pour cent du poids déclaré;

f) en cas de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

§ 11. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans délai à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transporte ne vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 7, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Article 8

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et — en tant que les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient — le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 17, § 7. L'apposition du timbre doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids de la marchandise, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si

la vérification de ce poids ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces énonciations peuvent être prouvées par des moyens autres que la vérification et la constatation sur la lettre de voiture, par les soins du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est responsable ni du poids de la marchandise ni du nombre des colis résultant des énonciations de la lettre de voiture lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou de nombre des colis.

§ 5. — Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Article 9

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. — Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt après leur publication, sauf dans les cas suivants:

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours totale, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quize jours à l'avance. Cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiée, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs, pourvu qu'en moyenne ils ne conduisent pas à des taxes sensiblement supérieures à celles qui résultent de la soudure des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvenements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix peuvent être accordées pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des oeuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et que le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataires avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais mentionné à l'article 17, § 7.

Article 10

Itinéraires et tarifs applicables

§ 1. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre .de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer; il ne peut indiquer que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2. — Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer en tant qu'elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes) .

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, §§ 4 et 5, et à l'article 24, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'a la double condition:

a) que les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. — Sous réserve des disposition du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer est tenu d'appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. — Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 11

Délais de livraison

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au § 1 et sous réserve des dispositions des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets:

1° en grande vitesse:

délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport
— pour les premiers 300 km. .... 24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 400 km. .... 24 heures;

2° en petite vitesse:

délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport
— pour les premiers 200 km .... 24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 300 km .... 24 heures;

b) pour les envois de détail:

1° en grande vitesse:

délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport, par franction indivisible de 300 km .... 24 heures;

2° en petite vitesse:

délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport, par franction indivisible de 200 km .... 24 heures;

Toutes les distances se rapportent aux distances d'application des tarifs.

§ 3. — Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;

b) pour les transports qui empruntent:

soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,

soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;

d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettres *a*), *b*) et *c*), doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre *d*), doivent être publiés et ne peuvent entre en vigueur avant leur publication.

§ 6. — Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. — Le délai de livraison est prolongé pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, de la durée du séjour que nécessitent:

a) la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;

b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives;

c) la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;

d) les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

e) le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

§ 8. — Le délai de livraison est suspendu:

a) pour la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) pour la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) pour la grande vitesse et la petite vitesse, les samedis, lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. — La cause et la durée des prolongations et suspensions du délai de livraison prévues aux §§ 7 et 8 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces prolongations et suspensions peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

§ 10. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée 2 heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8, lettre *b*), l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 11. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 12

Etat, emballage et marquage de la marchandise

§ 1. — Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de sont état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. A défaut de mention sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence ou de l'état défectueux de l'emballage incombe au chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture;

a) l'adresse du destinataire sur le colis lui-même ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer;

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

Les indications sous lettres *a*) et *b*) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets qui, expédiés en trafic fer-mer, doivent être transbordés.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expréssément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la porcelaine, la poterie, la verrerie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les fruits, les noix, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autre autorités administratives. Fermeture douanière

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise au destinataire, des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture (voir article 15, § 1) ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux opérations exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites opérations.

§ 2. — Le chemin de fer n'est past tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâche les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer a le droit d'y pourvoir, les frais grevant la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture apposée par les douanes ou par d'autres autorités administratives est endommagée ou défectueuse.

Chapitre II

Execution du contrat de transport

Article 14

Remise au transport et chargement des marchandises

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur, celui-ci est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux. Il est tenu notamment de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

Article 15

Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administrative

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un mandataire ou de s'en chager lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, peut demander:

a) d'assister lui-même aux opérations prévues à l'alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles;

b) si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire;

c) lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux opérations précitées ou les effectue, de procéder également au paiement des droits de douane et autres frais si les lois et règlements du pays où s'accomplissent les dites opérations l'autorisent.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire n'ont le droit de prendre possession de la marchandise.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a inscrit dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

Le chemin de fer peut procéder comme il est indiqué au § 1, si dans le délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

Article 16

Livraison

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise, contre décharge et contre paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. — Sont assimilés à la livraison de la marchandise au destinataire,

a) la remise de celle-ci aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer,

b) l'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public,

effectués conformément aux dispositions en vigueur.

§ 3. — Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire ou les contrats avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Sauf accord contraire entre le chemin de fer et l'embranché, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de l'embranché, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux lois et règlements du pays de destination.

Article 17

Paiement des frais

§ 1. — Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport, les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:

a) 1° « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2° « franco de port y compris... », s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport. Il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

3° « franco de port jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4° « franco de port y compris... jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge les frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent. L'expéditeur doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

b) « franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) « franco pour... », s'il prend à sa charge une somme déterminée. Sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays expéditeur.

Les frais accessoires et autres frais qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre *a*) 4°.

§ 3. — Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4. — Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 22.

§ 5. — Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 6. — Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais.

§ 7. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativemente les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissemnt est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8. — La gare expéditrice doit spécifier, tant dans la lettre de voiture que dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions ou tarifs en vigueur à la gare expéditrice disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans les cas prévus au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 18

Rectification des perceptions

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué d'office par le chemin de fer ou le moins-perçu versé au chemin de fer, pour autant que la différence en plus ou en moins dépasse dix francs par lettre de voiture.

§ 2. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinatire ou lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiment d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 19

Remboursements et débours

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20

Déclaration d'intér t à la livraison

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est indiqué à l'article 6, § 6, lettre *c*).

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie du pays de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — La taxe d'intérêt à la livraison est calculée pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Chapitre III

Modification du contrat de transport

Article 21

Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport

§ 1. — L'expditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant:

a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;

b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre. L'expéditeur doit également donner une nouvelle prescription d'affranchissement, s'il a pris des frais à sa charge jusqu'à un point de soudure des tarifications, selon les modalités de l'article 17, § 2, et si, par suite de la modification du contrat de transport, l'envoi n'est plus acheminé par ce point. La nouvelle prescription d'affranchissement ne doit toutefois pas entraîner de modification de la prescription initiale pour les pays déjà empruntés, à l'exception de la modification admise sous lettre *h*).

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

f) à l'établissement d'un remboursement;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) à la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de celui-ci en cas de retrait du remboursement.

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, aux frais de l'expéditeur, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite, ou par téléscripteur. A moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, dans l'un des cas ci-après, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture:

a) lorsque la lettre de voiture a été retirée par le destinataire;

b) lorsque le destinataire a accepté la marchandise;

c) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;

d) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire.

Article 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

§ 1. — Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture la mention prévue à l'article 6, § 5, lettre *h*).

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

Le destinataire peut ordonner:

a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée;

c) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

d) que le formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives soient effectuées selon l'un des modes prévus à l'article 15, § 1, deuxième alinéa.

En outre et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner:

e) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays de destination.

Tout ordre donné par le destinataire sous une forme autre que celle qui est prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le destinataire le demande, la gare qui a reçu l'ordre transmet celui-ci, aux frais du destinataire, par un télégramme ou par un avis téléphonique, confirmés par une déclaration écrite ou par téléscripteur, à la gare qui doit exécuter l'ordre; cette gare exécute l'ordre sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare compétente, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans l'un des cas ci-après:

a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;

b) lorsqu'il a accepté la marchandise;

c) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;

d) lorsque la personne désignée par lui conformément au § 1, lettre *c*), a retiré la lettre de voiture ou lorsqu'elle a fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4.

§ 5. — Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 23

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1. — Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter de retard dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent â la gare qui doit les exécuter;

b) l'exécution est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, celui qui a donné des ordres ultérieurs est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

§ 2. — Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux qui sont en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

Les dispositions qui précèdent sont applicables par analogie aux frais accessoires et autres frais.

§ 3. — Les frais nés de l'exécution d'un ordre de l'expéditeur ou du destinataire, à l'exception de ceux qui résultent d'une faute du chemin de fer, grèvent la marchandise.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution inexacte d'un ordre donné en vertu des articles 21 ou 22. Toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 24

Empêchements au transport

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose. Sauf faute de sa part, le chemin de fer est fondé à percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 4.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si, d'après l'appréciation du chemin de fer, ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expédituer avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans avoir exigé la présentation du duplicata de la lettre de voiture et si ce duplicata a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

§ 5. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 6. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu le plus tôt possible.

§ 7. — Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire, à qui les dispositions des §§ 1, 2, 5 et 6 sont applicables par analogie. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 8. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 25

Empêchements à la livraison

§ 1. — En cas d'empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et lui demander des instructions L'expéditeur doit être avisé sans entremise de la gare expéditrice soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de cet avis grèvent la marchandise.

Si l'empêchement à la livraison vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. Avis de cette livraison doit être donné sans délai à l'expéditeur par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 45, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements qui sont en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. — Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire, à qui le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie.

§ 4. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

TITRE III

RESPONSABILITE. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITE

Article 26

Responsabilité colle;tive des chemins de fer

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de. fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectousité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou chargement défectueux, lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

d) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;

e) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

f) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 28

Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 27, § 3, lettre *a*), s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29

Présomption en cas de réexpédition

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies:

a) l'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;

b) l'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité, qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise

§ 1. — Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée:
d'après le cours à la bourse,
à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle.

Ces éléments de calcul se rapportent aux marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restituées le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. — Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de route

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Champignons frais,
Charbons et cokes,
Cornes et onglons,
Crins,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,

Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais, séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac hâché,
Tendons d'animaux,
Tourbe;

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

Article 33

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise

En cas d'avarie, le chemin de fer est tenu de payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, le montant représentant la moins-value de la marchandise. Ce montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie selon l'article 31, le pourcentage de dépréciation au lieu de destination. Sont en outre restitués, dans la même proportion, les frais prévus à l'article 31, § 1, dernier alinéa.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — En cas de dépassement de plus de 48 heures du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par evoi.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le double du prix de transport.

§ 3. — Les indemnités préuves aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie, à condition qu'une telle limite soit indiquée dans le tarif.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

Article 38

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande d'un intéressé, les agents du chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 40

Exercice d'actions extracontractuelles

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

CHAPITRE II

RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCEDURE ET PRESCRIPTION

Article 41

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Quand l'expéditeur présente la réclamation, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut présenter de réclamation au chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Quand le destinataire présente la réclamation, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 42

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou de l'article 22;

b) au destinataire, à partir du moment où:

1° il a retiré la lettre de voiture, ou

2° il a accepté la marchandise, ou

3° il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou

4° il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1, lettre *c*), a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

§ 4. — Pour exercer ses actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. Toutefois, à défaut, il ne peut exercer les actions qui lui appartiennent en vertu du § 3, lettre *a*), qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Pour exercer ses actions, le destinataire doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 43

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise ni la lettre de voiture.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. — L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 44

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent article.

Article 45

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 46

Extinction de l'action contre le chemin de fer

§ 1. — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas soixante jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit

faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 47

Prescription de l'action

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit:

a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur un cas de fraude;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;

2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport, si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture, si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour où la demande de restitution a été faite;

e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou par d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités:

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescritte ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Chapitre III

Reglement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

Article 48

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. — Tout chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 2. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer précédents et les autres intéressés.

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 49

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre *c*);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 50

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a) entre deux chemins de fer voisins:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 51

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été

dûment signifié et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 52

Compétence pour les recours

§ 1. — Le juge de siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 54

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55

Régles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 56

Exécution des jugements. Saisie et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisie.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 57

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 58

Office central des transports internationaux par chemins de fer

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux:

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il ne détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 60

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires

§ 1. — Pour le transport des wagons de particulaires, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe IV.

§ 2. — Pour le transport des containers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe V

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VI.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après:

a) transports avec document de transport négociable,

b) transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) transports de journaux,

d) transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,

e) transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

f) transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 61

Réglement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'o bjet de l'Annexe VII à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe VII ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport:

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 62

Dérogations temporaires

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:

1° soit jusqu'à ses frontières,

2° soit au moins jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:

1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous *a*) 1°,

2° soit au plus jusqu'à ses frontières;

c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;

d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 63

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elle soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie

est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre *a*).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

Article 64

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 65

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66

Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 67

Adhésion à la Convention

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat femandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 68

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance al Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 69

Révision de la Convention

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvenrment suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5, § 5, les articles 6, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxième alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

§ 4. — En vue de modifier:

a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I);

b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe IV) et

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe V),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 70

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joint un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie:

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche:

R. STANFEL

Pour la Belgique:

L. COLOT

Pour la Bulgarie:

L. ANGUELOV

Pour le Danemark:

S. A. JENSTRUP

Pour l'Espagne:

J. F. DE ALCOVER

Pour la Finlande:

HAKAN KROGIUS

Pour la France:

J. GABARRA

Pour la Grèce:

J. GEORGIOU

Pour la Hongrie:

D. KUZSEL

Pour l'Irak:

A. J. AL-SAADI

Pour l'Iran:

Pour l'Irlande:

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie:

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:
BECK

Pour le Luxembourg:
EICHHORN

Pour le Maroc:
EL FASSI

Pour la Norvège:
N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:
BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne:
ŻÓŁCIŃSKI

Pour le Portugal:
ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie:
A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
G. G. D. HILL

Pour la Suède:
GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse:
SCHALLER

Pour la Syrie:
AL. HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie:
DR. ZACH

Pour la Tunisie:
T. AMEUR

Pour la Turquie:
KEMAL DEMIRER, H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie:
L. ILIĆ

ANNEXE I

(Articles 3 et 4)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR CHEMINS DE FER (RID)

(Texte soumis à une procédure de révision speciale, edité à part)

ANNEXE II

(Article 58)

REGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif:

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Convention et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a*) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décision, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargé de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellenent à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 *b*), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans les conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contratants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE III

(Article 69 §§ 3 et 4)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION ET AUX COMMISSIONS D'EXPERTS

Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

a) d'Etats non contractants,

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8

Les déliberations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décision doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE IV

(Article 60, § 1)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)

(Texte soumis à une procédure de révision speciale, edité à part)

ANNEXE V

(Article 60, § 2)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES CONTAINERS (RICo)

(Texte soumis à une procédure de révision speciale, edité à part)

ANNEXE VI

(Article 60, § 3)

REGLEMENT INTERNATIONAL CONCERNANT LE TRANSPORT DES COLIS EXPRESS (RIEx)

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

ANNEXE VII
(Article 61)

REGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier

Nombre des arbitres

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2

Choix des arbitres

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3

Compromis

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;

b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;

c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué a l'Office central.

Article 4

Procédure

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

CONVENTION INTERNATIONALE

concernant

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES PAR CHEMINS DE FER

(CIV)

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

OBJET ET PORTEE DE LA CONVENTION

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 2. — Les transports dont la gare (1) de départ et la gare d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis à la présente Convention:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les Etats ou les chemins de fer intéressés ont conclu des accords en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par des chemins de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements

---

(1) Par « gare », on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

§ 4. — Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport intarnationaux sont délivrés.

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumis à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans les même formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et des tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 3. — Toute infraction commise par le chemin de fer aux dispositions du présent article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II

DU CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE PREMIER

TRANSPORT DES VOYAGEURS

Article 4

Droit au transport

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5

Billets

§ 1. — Les billets délivré pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux:

a) l'indication des gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture:

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs internationaux, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6

Réduction de prix pour les enfants

§ 1. — Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent

dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. — Les tarifs internationaux peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 7

Durée de validité des billets. Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places

La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internazionaux.

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

Article 8

Changement de classe ou de train

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9

Voyageur sans billet valable

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare destinataire.

Article 10

Personnes exclues du train ou admises sous conditions

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du voyage leur sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Article 11

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main). Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent una soute à bagages.

§ 2. — Ne peuvent être introduits dans les voitures:

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 15, lettre *c*), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs, qui dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation legale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents Etats ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

§ 3. — Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux dispositions des §§ 1 et 2, lettre *b*), sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre *c*). S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5. — La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

Il est responsable de tout dommage causé per les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 12

Trains. Horaires

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 3. — Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes.

Article 13

Correspondances manquées. Suppressions de trains

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II

TRANSPORT DES BAGAGES

Article 14

Objets admis au transport

§ 1. — Sont admis au transport comme bagages les objets contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. — Les tarifs internationaux peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

§ 3. — Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 15

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport comme bagages:

a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Les tarifs internationaux peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre *c*).

Article 16

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions des articles 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

Article 17

Conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1. — Les bagages dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il aura le droit d'apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Le voyageur est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 18

Enregistrement et transport des bagages

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

§ 2. — Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou par d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 19

Bulletin de bagages

§ 1. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. — Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, comporter les mentions suivantes:

a) l'indication des gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;

d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) le nombre et le poids des colis;

f) le montant du prix de transport et des autres frais.

§ 3. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et la langue dans laquelle les bulletins de bagage doivent être imprimés et remplis.

§ 4. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

Article 20

Livraison

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer, ainsi que le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, les cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de remise du bulletin de bagages, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — S'il en est requis par le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 7. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES AU TRANSPORT DES VOYAGEUR ET DES BAGAGES

Article 21

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 3. — Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

§ 4. — Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autre avantages peuvent être accordés soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

Article 22

Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à main. Il doit assister à cette visite, sauf exceptions admises par les lois et règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, à l'égard du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 23

Restitutions et paiements supplémentaires

§ 1. — Les prix de transport sont remboursés en totalité ou en partie, lorsque

a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement,

b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré,

c) les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les sommes exclues de la restitution.

§ 2. — Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans des cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre *b*), est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 4. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur, lorsqu'il dépasse deux francs par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. — Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu; si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où a lieu ce paiement.

§ 6. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les lois et règlements en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Article 24

Contestations

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées, dans les gares, par le chef de service et, en cours de route, par le chef de train.

TITRE III

RESPONSABILITE. ACTIONS

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITE

Article 25

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. — Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Les articles ci-après du présent Titre ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours totale jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité, lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 28

Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 29

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 32.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 30

Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé:

a) si le montant du dommage est prouvé:

— une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé:

— une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Article 31

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 32

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

§ 1. — En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. — En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 33

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

Article 34

Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils

courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 37 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 35

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 36

Exercice d'actions extracontractuelles

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

CHAPITRE II

RECLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS JUDICIAIRES. PROCEDURE ET PRESCRIPTION

Article 37

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 38.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

Article 38

Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 39

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

§ 2. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées exclusivement contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut cependant être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 3. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 4. — L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 40

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent article.

Article 41

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 42

Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport des bagages

§ 1. — La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;

2° si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'à été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 43

Prescription de l'action

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit:

a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) de l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

e) pour les autres actions concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 37, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

REGLEMENT DES COMPTES. RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 44

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 45

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre *c*);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 46

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47

Procédure de recours

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant

le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 48

Compétence pour les recours

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 49

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 50

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions complémentaires et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 51

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 52

Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisie qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 53

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion de sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 54

Office central des transports internationaux par chemins de fer

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe I à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il ne détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 55

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 56

Dispositions complémentaires

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 57

Règlement des différends par voie d'arbitrage

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglcs par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe III ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1º des litiges entre Etats contractants,

2º des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3º des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

TITRE V

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 58

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. — Dans les transport fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état

de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre *a*).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 59

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etats contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 60

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contrastants et de ceux qui out été invites à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 61

Ratifications. Mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Governement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 62

Adhésion à la Convention

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut a adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse a l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 63

Durée de l'engagement des Etats contractants

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 64

Révision de la Convention

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe II sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les article 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 65

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglais, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie:

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche:

R. STANFEL

Pour la Belgique:

L. COLOT

Pour la Bulgarie:

L. ANGUELOV

Pour le Danemark:

S.A. JENSTRUP

Pour l'Espagne:

J.F. DE ALCOVER

Pour la Finlande:

HAKAN KROGIUS

Pour la France:

J. GABARRA

Pour la Grèce:

J. GEORGIOU

Pour la Hongrie:

D. KUZSEL

Pour l'Irak:

A.J. AL-SAADI

Pour l'Iran:

Pour l'Irlande:

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie:

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

EICHHORN

Pour le Maroc:

EL FASSI

Pour la Norvège:

N.A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne:

ŻÓŁCIŃSKI

Pour le Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie:

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G.G.D. HILL

Pour la Suède:

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. ZACH

Pour la Tunisie:

T. AMEUR

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER, H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie:

L. ILIĆ

ANNEXE I
(Article 54)

REGLEMENT RELATIF A L'OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)

Article premier

§ 1. — L'Office central des transport internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a*) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etats membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a*) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 *b*), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte, et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq

pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 54, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

ANNEXE II
(Article 64, § 3)

STATUT RELATIF A LA COMMISSION DE REVISION

Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

Un Etat peut se faire représenter par un autre Etat; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

Chaque Etat supporte les fraise de ses rapréssentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du sécretariat de la Commission.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

a) d'Etats non contractants,

b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,

c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

Article 7

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Article 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits en extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation, et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commissions désigne un président, un vice-président et, si le besoin, s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

ANNEXE III
(Article 57)

REGLEMENT D'ARBITRAGE

Article premier

Nombre des arbitres

Le tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2

Choix des arbitres

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 3

Compromis

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4

Procédure

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procedure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur les éléments fournis par les parties sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) signées à Berne le 7 février 1970

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES

sont convenus des dispositions ci-après:

I

1. Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2. Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3. Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au traffic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de la Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II

1. Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2. Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3. Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains Traités tels que les Traités relatifs à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier et à la Communauté Economique Européenne.

IV

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent afhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie:

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche:

R. STANFEL

Pour la Belgique:

L. COLOT

Pour la Bulgarie:

L. ANGUELOV

Pour le Danemark:

S.A. JENSTRUP

Pour l'Espagne:

J.F. DE ALCOVER

Pour la Finlande:

HAKAN KROGIUS

Pour la France:

J. GABARRA

Pour la Grèce:

J. GEORGIOU

Pour la Hongrie:

D. KUZSEL

Pour l'Irak:

A.J. AL-SAADI

Pour l'Iran:

Pour l'Irlande:

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie:

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:

sous réserve de ratification
EICHHORN

Pour le Maroc:

EL FASSI

Pour la Norvège:

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne:

ŻOŁCIŃSKI

Pour le Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie:

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G. G. D. HILL

Pour la Suède:

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie:

Dr. ZACH

Pour la Tunisie:

T. AMEUR

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER, H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie:

L. ILIĆ

PROTOCOLE

CONCERNANT LES CONTRIBUTIONS AUX DEPENSES DE L'OFFICE CENTRAL DES ETATS PARTIES AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES DU 25 FEVRIER 1961 CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV),

signé à Berne le 7 février 1970

A l'occasion de la septième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du, 25 février 1961, auxquelles sont parties.

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Irlande, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

ayant constaté qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM et l'Annexe II à la CIV pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central, complétés par la contribution complémentaire annuelle octroyée par décision de la Conférence diplomatique tenue à Berne du 27 au 29 avril 1974, ne suffisent plus à couvrir les frais nécessaires d'administration de l'Office central,

il est décidé

— de prévoir une nouvelle contribution complémentaire annuelle de franc or 1,20 par kilomètre pour la CIM et la CIV;

— d'autoriser le Comité administratif à déterminer, pour la première fois en 1971, lors de l'approbation des comptes annuels afférents à l'exercice 1970, les parts contributives des Etats contractants en fonction des taux kilométriques maximaux fixés dans les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, du Protocole B du 29 avril 1964 et des contributions complémentaires spécifiées dans le présent Protocole.

Le présente Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Algérie:

M'HAMED YOUSFI

Pour l'Autriche:

R. STANFEL
sous réserve de ratification

Pour la Belgique:

L. COLOT

Pour la Bulgarie:

L. ANGUELOV

Pour le Danemark:

S.A. JENSTRUP

Pour l'Espagne:

J.F. DE ALCOVER

Pour la Finlande:

HAKAN KROGIUS

Pour la France:

J. GABARRA

Pour la Grèce:

J. GEORGIOU

Pour la Hongrie:

D. KUZSEL

Pour l'Irak:

A.J. AL-SAADI

Pour l'Iran:

Pour l'Irlande:

J. O'CALLAGHAN

Pour l'Italie:

FRANCO MOLINENGO

Pour le Liban:

M. FARAH

Pour le Liechtenstein:

BECK

Pour le Luxembourg:
sous réserve de ratification

EICHHORN

4

Pour le Maroc:

EL FASSI

Pour la Norvège:

N. A. JÖRGENSEN

Pour les Pays-Bas:
sous réserve de ratification

BEELAERTS VAN BLOKLAND

Pour la Pologne:

ŻÓŁCIŃSKI

Pour le Portugal:

ABILIO PINTO DE LEMOS

Pour la Roumanie:

A-D. POPA

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

G.G.D. HILL

Pour la Suède:

GUNNAR TORGILS

Pour la Suisse:

SCHALLER

Pour la Syrie:

AL HASSAN

Pour la Tchécoslovaquie:

DR. ZACH

Pour la Tunisie:

T. AMEUR

Pour la Turquie:

KEMAL DEMIRER, H. GERMEYANLIGIL

Pour la Yougoslavie:

L. ILIĆ

PROTOCOLE I

ETABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) DU 7 FÉVRIER 1970

En application de l'article 66 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signées à Berne le 7 février 1970 et conclues entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne du 5 au 9 novembre 1973.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle
les Etats suivants ont déposé auprès du Gouvernement de la Confédération suisse et aux dates ci-après les instruments de ratification des Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et du Protocole additionnel à ces Conventions, qui ont été reconnus, après examen, exacts et concordants:

1. le Danemark, le 4 mars 1971,
2. les Pays-Bas, le 26 avril 1971,
3. la Yougoslavie, le 9 juin 1971,
4. le Portugal, le 15 octobre 1971,
5. le Luxembourg, le 29 mai 1972,
6. l'Algérie, le 22 juin 1972,
7. l'Autriche, le 7 juillet 1972,
8. la Suisse, le 21 juillet 1972,
9. le Liechtenstein, le 29 novembre 1972,
10. la Grèce, le 8 décembre 1972,
11. la France, le 13 février 1973,
12. la Belgique, le 28 mars 1973,
13. la Tunisie, le 21 mai 1973,
14. la Norvège, le 14 juin 1973,
15. la Bulgarie, le 28 septembre 1973,

et les Etats suivants ont adhéré à ces Conventions et au Protocole additionnel, en vertu de l'article 67 (CIM) et de l'article 62 (CIV):

1. la République démocratique allemande,
2. l'Iran.

La Conférence, ayant constaté que quinze Etats ont déposé leur instrument de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré aux Conventions CIM et CIV de 1970, a arrêté les dispositions suivantes:

1° La Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970 et la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, ainsi que le Protocole additionnel à ces Conventions - à l'exclusion des clauses I, 1°, et II, 1°, devenues sans objet par suite de l'adhésion de la République fédéral d'Allemagne et de la République démocratique allemande aux Conventions CIM et CIV de 1961 - seront mis en vigueur le 1er janvier 1975. Les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961 et leur Protocole additionnel seront abrogés à la même date et ce, conformément à l'article 69, § 2, de la CIM et à l'article 68, § 2, de la CIV de 1961, même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas les Conventions du 7 février 1970.

2° L'*Annexe I* [Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID)] à la CIM du 25 février 1961, qui est soumise à une procédure de révision spéciale et n'était donc pas jointe aux documents signés le 7 février 1970, sera applicable à partir du 1er janvier 1975, dans la teneur valable au 31 décembre 1974, comme Annexe I à la CIM du 7 février 1970, réserve faite des rectifications ci-après visant à l'adapter à la CIM et à la CIV de 1970:

a) Texte du marginal 2 (3):

« (3) Conformément au § 2 du RIEx (Annexe VI à la CIM), les matières et objets du RID ne sont admis au transport comme colis express qu'en tant que ce mode de transport est expressément prévu sous le chapitre B des différentes classes. »

b) Texte du marginal 2 (4):

« (4) Conformément à l'article 15, lettre *c*), de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), les matières et objets du RID sont exclus du transport comme bagages, à moins que les tarifs n'admettent des exceptions. »

c) Texte du marginal 7 (1):

« (1) Ne sont considérés comme containers au sens du RID que ceux qui satisfont aux prescriptions du RICo (Annexe V à la CIM). »

d) Marginaux 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719: texte de l'indication entre parenthèses:

« [art. 6, § 9, *d*) de la CIM] ».

3° Les *Annexes VII* [Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)] et *VIII* [Règlement international concernant le transport des containers (RICo)] à la CIM du 25 février 1961, qui sont également soumises à une procédure de révision spéciale et n'étaient donc pas jointes aux documents signés le 7 février 1970, seront applicables à partir du 1er janvier 1975 comme *Annexes IV* (RIP) et *V* (RICo) à la CIM de 1970, dans la teneur arrêtée par les Commissions d'experts qui les auront révisées et adaptées à cette dernière Convention, suivant la procédure prévue à l'article 69, § 4, de la CIM de 1961.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

Pour les Etats déposant leur instrument de ratification après le 1er novembre 1974, les Conventions CIM et CIV du 7 février 1970 et leur Protocole additionnel seront applicables dès le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Algérie:

A. SETTOUTI

République fédérale d'Allemagne:

MÜHLENHÖVER REEMTS (sous réserve de ratification)

Autriche:

STANFEL (sous réserve de ratification)

Belgique:

LEROY

Bulgarie:

R. KORITAROVA

Danemark:

S. A. JENSTRUP

Espagne:

RUIZ MORALES (sous réserve de ratification)

FINLANDE:

M. SALOMIES

France:

J. GABARRA

Grèce:

J. GEORGIOU

Hongrie:

KUZSEL

Irak:

S. M. SALEH

Iran:

RADJI

Italie:

MAURO FERRETTI

Liechtenstein:

M. LEDEBUR

Luxembourg:

EICHHORN (sous réserve de ratification)

Maroc:

SMIRES

Norvège:

ERIK COLBAN

Pays-Bas:

H. WAGENMAKERS

Pologne:

CZ. GIERALTOWSKI

Portugal:

EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO (sous réserve de ratification)

République démocratique Allemande:

V. WINKLER

Roumanie:

PAUL MATEESCU

Grande-Bretagne:

LOTTIE BRISTOW

COLIN K. WOODFIELD

Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Suisse:

SCHALLER

Syrie:

Tchécoslovaquie:

MILAN LAJCIAK

Tunisie:

EL ALMI

Turquie:

A. SUAT BILGE

Yougoslavie:

VASILIJE MILOVANOVIC

PROTOCOLE III

ÉTABLI PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE RÉUNIE EN VUE DE LA MISE EN VIGUEUR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES CONCERNANT LE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER DES MARCHANDISES (CIM) ET DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV) DU 7 FÉVRIER 1970 CONCERNANT LA MAJORATION DES TAUX KILOMÉTRIQUES MAXIMAUX DES CONTRIBUTIONS DES ETATS CONTRACTANTS AUX DÉPENSES DE L'OFFICE CENTRAL

A l'occasion de la Conférence diplomatique réunie à Berne du 5 au 9 novembre 1973 en vue de la mise en vigueur des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

ayant constaté qu'en raison de la réévaluation du franc suisse et du renchérissement constant du coût de la vie et qu'en dépit de la politique d'économies suivie par l'Office central, les taux kilométriques maximaux fixés dans l'Annexe V à la CIM et l'Annexe II à la CIV de 1961 pour calculer les parts contributives des Etats aux dépenses de l'Office central et complétés par les Protocoles de 1964 et de 1970 ne suffiront pas à couvrir les frais d'administration de l'Office central jusqu'à la fin de l'année 1975, date à laquelle devra se réunir la Conférence diplomatique chargée de déterminer la composition du Comité administratif et les taux kilométriques maximaux des contributions des Etats pour la période quinquennale allant de 1976 à 1981, selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), et de l'article 2, § 1, des Annexes II à la CIM et I à la CIV de 1970,

il est décidé

1° de fixer à 3,80 francs or le taux kilométrique maximal relatif à la CIM et à 3,20 francs or le taux kilométrique maximal relatif à la CIV, pour la période allant du 1er janvier 1973 au 31 décembre 1975;

2° d'autoriser le comité administratif, en cas de modification de la valeur or du franc suisse d'ici à la fin de l'année 1975, à modifier d'autant les taux kilométriques maximaux fixés ci-dessus.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 janvier 1974.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le neuf novembre mil neuf cent soixante-treize, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Algerie:

A. SETTOUTI

République Fédérale d'Allemagne:

MÜHLENHÖVER REEMTS (sous réserve de ratification)

Autriche:

STANFEL (sous réserve de ratification)

Belgique:

LEROY

Bulgarie:

R. KORITAROVA

Danemark:

S. A. JENSTRUP

Espagne:

RUIZ MORALES (sous réserve de ratification)

Finlande:

M. SALOMIES

France:

J. GABARRA

Grèce:

J. GEORGIOU

Hongrie:

KUZSEL

Irak:

S. M. SALEH

Iran:

RADJI (sous réserve de ratification)

Irlande:

W. WARNOCK

Italie:

MAURO FERRETTI (sous réserve de ratification)

Liban:

Liechtenstein:

M. LEDEBUR

Luxembourg:

EICHHORN (sous réserve de ratification)

Maroc:

SMIRES

Norvège:

ERIK COLBAN

Pays-Bas:

H. WAGENMAKERS (sous réserve d'approbation)

Pologne:

CZ. GIERALTOWSKI

Portugal:

EDUARDO MANUEL FERNANDES BUGALHO (sous réserve de ratification)

République Démocratique Allemande:

V. WINKLER

Roumanie:

AUREL MATEESCU

Grande-Bretagne:

LOTTIE BRISTOW

COLIN K. WOODFIELD

Suède:

CLAS NORDSTRÖM

Suisse:

SCHALLER

Syrie:

Tchécoslovaquie:

MILAN LAJCIAK

Tunisie:

EL ALMI

Turquie:

A. SUAT BILGE

Yougoslavie:

VASILIJE MILOVANOVIC

Visto, *il Ministro per gli affari esteri*
RUMOR

TRADUZIONE UFFICIALE

ai sensi dell'articolo 70 della Convenzione CIM e dell'articolo 65 della Convenzione CIV

N.B. — Il testo facente fede, in caso di divergenza, è unicamente quello in lingua francese qui sopra riportato.

CONVENZIONE INTERNAZIONALE

per

IL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA (CIM)

del 7 febbraio 1970

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

avendo riconosciuto la necessità di sottoporre a revisione la Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia, firmata a Berna il 25 febbraio 1961, hanno deciso, in conformità dell'articolo 69 della Convenzione stessa, di concludere una nuova Convenzione a tale scopo ed hanno concordato i seguenti articoli:

TITOLO I

OGGETTO E PORTATA DELLA CONVENZIONE

Articolo 1

Ferrovie e trasporti ai quali si applica la Convenzione

§ 1. — La presente Convenzione si applica, salvo le eccezioni previste nei paragrafi seguenti, a tutte le spedizioni di merci consegnate per il trasporto con una lettera di vettura diretta, valida per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista compilata a norma dell'articolo 59.

§ 2. — Le spedizioni, la cui stazione (1) di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggette alla presente Convenzione:

a) quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza;

(1) Per « Stazione » s'intendono anche i porti dei servizi di navigazione e ogni impianto dei servizi automobilistici aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

b) anche quando le linee percorse in transito non sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza, se gli Stati o le ferrovie interessati abbiano concluso accordi in virtù dei quali questi trasporti non sono considerati come internazionali.

§ 3. — Le spedizioni fra stazioni di due Stati limitrofi e tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da ferrovie di uno di questi tre Stati, sono soggette al diritto di tale Stato, in tutti i casi in cui il mittente, utilizzando la relativa lettera di vettura, rivendichi il regime del regolamento interno applicabile a dette ferrovie, e se le leggi ed i regolamenti degli Stati interessati non vi si oppongano.

Articolo 2

Disposizioni relative ai trasporti combinati

§ 1. — Nella lista di cui all'articolo 1, oltre alle ferrovie, possono essere iscritte le linee regolari di servizi automobilistici o di navigazione che completino percorsi ferroviari e sulle quali siano eseguiti i trasporti internazionali, sotto riserva che quando esse colleghino almeno due Stati contraenti possono essere iscritte nella lista soltanto con il consenso comune di tali Stati.

§ 2. — Le imprese esercenti tali linee hanno tutti gli obblighi e tutti i diritti stabiliti per le ferrovie dalla presente Convenzione, salvo le deroghe rese necessarie dalle diverse modalità del trasporto. Tuttavia, non è permesso derogare alle regole sulla responsabilità stabilite dalla presente Convenzione.

§ 3. — Lo Stato che desidera fare iscrivere nella lista una delle linee indicate nel § 1 deve provvedere affinché le deroghe previste nel § 2 siano pubblicate con le stesse forme delle tariffe.

§ 4. — Per i trasporti internazionali eseguiti in parte da ferrovie ed in parte da servizi di trasporto diversi da quelli indicati nel § 1, le ferrovie possono concordare con le imprese di trasporto interessate disposizioni tariffarie con regime giuridico diverso da quello della presente Convenzione, per tener conto delle peculiarità di ciascun modo di trasporto. In tale caso, le ferrovie possono prescrivere l'uso di un documento di trasporto diverso da quello contemplato dall'articolo 6, § 1, della presente Convenzione.

Articolo 3

Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto:

a) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'Amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

b) gli oggetti che per le loro dimensioni, il loro peso o il loro condizionamento, non si prestano al trasporto richiesto, a causa degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate;

c) gli oggetti il cui trasporto è proibito sia pure su uno solo dei territori da percorrere;

d) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto conformemente all'Allegsto I alla presente Convenzione, salvo le deroghe previste nell'articolo 4, § 2.

Articolo 4

Oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni

§ 1. — Sono ammessi al trasporto a determinate condizioni:

a) le materie e gli oggetti ammessi al trasporto alle condizioni dell'Allegato I alla presente Convenzione o degli accordi e delle clausole tariffarie previste dal § 2;

b) i trasporti di feretri sono ammessi alle condizioni seguenti:

1° il trasporto deve essere eseguito a grande velocità;

2° le spese devono essere pagate dal mittente;

3° gli assegni e le spese anticipate non sono ammessi;

4° la lettera di vettura non deve contenere la menzione « fermo stazione »;

5° il trasporto è soggetto alle leggi ed ai regolamenti di ciascuno Stato, a meno che non sia regolato da Convenzioni speciali fra più Stati; la scorta non è necessaria se il mittente si impegna, mediante menzione nella lettera di vettura, di far ritirare la salma entro il termine prescritto nel Paese di destinazione;

c) i veicoli ferroviari circolanti sulle proprie ruote sono ammessi alla condizione che una ferrovia constati che essi sono atti a circolare, e lo attesti con iscrizione sul veicolo stesso o con speciale certificato; le locomotive, i tenders e le automotrici devono inoltre essere scortati da un agente, fornito dal mittente, che sia particolarmente competente ad assicurarne la lubrificazione; i veicoli ferroviari circolanti sulle proprie ruote, diversi dalle locomotive, tenders e automotrici, possono essere scortati da un agente con il compito precipuo di assicurarne la lubrificazione. Se il mittente intende avvalersi di tale facoltà, deve farne menzione nella lettera di vettura;

d) gli animali vivi sono ammessi alle condizioni seguenti:

1° devono essere scortati da un custode fornito dal mittente.

Il custode non è tuttavia necessario:

— se trattasi di piccoli animali consegnati per il trasporto in un imballaggio,

— se ciò è previsto dalle tariffe internazionali o

— se le ferrovie partecipanti al trasporto vi abbiano rinunciato su richiesta del mittente; in questo caso, salvo convenzione contraria, la ferrovia è esonerata dalla responsabilità per perdita o avaria risultanti da un rischio che la scorta aveva per scopo di evitare.

Il mittente deve indicare nella lettera di vettura il numero dei custodi o, se le spedizioni non sono scortate, annotarvi la menzione « senza scorta »;

2° il mittente deve osservare le prescrizioni di polizia veterinaria degli Stati di partenza, di destinazione e di transito;

3° la lettera di vettura non deve contenere la menzione « fermo stazione »;

e) gli oggetti il cui trasporto presenta speciali difficoltà a causa delle loro dimensioni, del loro peso e del loro condizionamento, tenuto altresì conto degli impianti o del materiale anche di una sola delle ferrovie interessate, sono ammessi soltanto a particolari condizioni da determinare in ogni caso dalla ferrovia, previa intesa con il mittente; tali condizioni possono derogare alle prescrizioni stabilite dalla presente Convenzione.

§ 2. — Due o più Stati contraenti possono stabilire, mediante accordi, che talune materie e taluni oggetti esclusi dal trasporto in base all'Allegato I alla presente Convenzione siano ammessi a determinate condizioni al trasporto internazionale tra detti Stati, o che le materie e gli oggetti indicati nell'Allegato I siano ammessi a condizioni meno rigorose di quelle previste in tale Allegato.

Le ferrovie possono, altresì, mediante clausole inserite nelle loro tariffe, ammettere talune materie e taluni oggetti che l'Allegato I alla presente Convenzione esclude dal trasporto, o adottare condizioni meno rigorose di quelle previste nell'Allegato I per le materie e gli oggetti che tale Allegato ammette solo a determinate condizioni.

Gli accordi e le clausole tariffarie di tal genere devono essere comunicati all'Ufficio centrale dei Trasporti Internazionali per Ferrovia.

Articolo 5

Obbligo al trasporto per la ferrovia

§ 1. — La ferrovia deve effettuare, alle condizioni della presente Convenzione, qualunque trasporto di merci, purché:

a) il mittente osservi le prescrizioni della Convenzione;

b) il trasporto sia possibile con i mezzi normali di trasporto che permettono di soddisfare le ordinarie esigenze del traffico;

c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. — La ferrovia ha l'obbligo di accettare gli oggetti il cui carico, trasbordo o scarico esigono l'uso di mezzi speciali, soltanto se le stazioni, ove tali operazioni devono essere eseguite, dispongono di tali mezzi.

§ 3. — La ferrovia ha l'obbligo di accettare soltanto le spedizioni il cui trasporto possa eseguirsi senza ritardo; le prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza stabiliscono in quali casi questa deve accettare provvisoriamente in deposito le spedizioni che non si trovino nella condizione predetta.

§ 4. — Quando l'autorità competente abbia deciso che:

a) il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte;

b) alcune spedizioni siano escluse o ammesse soltanto a determinate condizioni,

i provvedimenti adottati a tale scopo devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie, le quali hanno l'obbligo di informare in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 5. — Le ferrovie possono decidere, di comune accordo e salvo approvazione dei loro Governi, di limitare il trasporto delle merci, per determinate relazioni, a punti di confine ed a Paesi di transito determinati.

Tali provvedimenti sono portati a conoscenza dell'Ufficio Centrale che li comunica ai Governi degli Stati contraenti. Essi si considerano come accettati se, nel termine di un mese a decorrere dalla data della comunicazione, non sia stata formulata alcuna opposizione da parte di uno Stato contraente. In caso di opposizione, se l'Ufficio Centrale non riesce a eliminare le divergenze, esso convoca i rappresentanti degli Stati contraenti.

Dal momento in cui questi provvedimenti possono essere considerati come accettati, l'Ufficio centrale ne informa gli Stati contraenti. Essi vengono quindi riportati in liste speciali e pubblicati nella forma prevista per le tariffe internazionali.

Tali provvedimenti entrano in vigore un mese dopo la comunicazione dell'Ufficio centrale, prevista al terzo alinea.

§ 6. — Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dar luogo ad azione per il risarcimento del danno causato.

TITOLO II

DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

Capitolo I

Forma e condizioni del contratto di trasporto

Articolo 6

Tenore e forma della lettera di vettura

§ 1. — Per ogni spedizione soggetta alla presente Convenzione, il mittente deve presentare una lettera di vettura debitamente compilata.

Le ferrovie fissano, per la piccola velocità e per la grande velocità, il modello di lettera di vettura, il quale deve prevedere un duplicato per il mittente.

Per quanto concerne le decisioni delle ferrovie riguardo al modello della lettera di vettura, sono applicabili per analogia le disposizioni dell'articolo 5, § 5, secondo alinea e prima frase del terzo alinea.

Per determinati traffici importanti o per determinati traffici tra Paesi limitrofi, le tariffe possono prescrivere l'impiego di una lettera di vettura semplificata, adattata alle caratteristiche dei traffici considerati.

§ 2. — Le lettere di vettura devono essere stampate in due od eventualmente in tre lingue, delle quali una almeno deve essere scelta tra le lingue francese, tedesca o italiana.

Le tariffe internazionali possono stabilire la lingua nella quale devono essere redatte nella lettera di vettura le indicazioni del mittente. In mancanza di disposizioni del genere, tali indicazioni devono essere redatte in una delle lingue ufficiali del Paese di partenza con l'aggiunta di una traduzione in francese, tedesco o italiano, a meno che le indicazioni non siano redatte in una di queste lingue.

La ferrovia può esigere che le indicazioni e dichiarazioni, da apporre dal mittente sulla lettera di vettura e sui suoi allegati, siano scritte in caratteri latini.

§ 3. — La scelta del modello bianco della lettera di vettura o di quello a bordi rossi indica se la merce deve essere trasportata a piccola od a grande velocità. La richiesta della grande velocità su una parte del percorso e della piccola sull'altra parte non è ammessa, salvo accordi fra tutte le ferrovie interessate.

§ 4. — Le indicazioni riportate sulla lettera di vettura devono essere scritte o stampate a caratteri indelebili. Non sono ammesse lettere di vettura corrette o raschiate, né quelle sulle quali siano stati incollati pezzi di carta. Le cancellature sono tollerate purché il mittente le approvi con la sua firma e, trattandosi del numero o del peso dei colli, ripeta in tutte lettere le quantità corrette.

§ 5. — La lettera di vettura deve portare, in ogni caso, le seguenti indicazioni:

a) la designazione della stazione destinataria, con tutte le specificazioni necessarie per evitare ogni equivoco nel caso di diverse stazioni che servano sia la stessa località, sia località aventi lo stesso nome o nome analoghi;

b) il nome e l'indirizzo del destinatario. Come destinatario deve essere indicata una sola persona fisica o altro soggètto di diritto. L'indicazione quale destinatario della stazione di destinazione

o di un agente della medesima è ammessa soltanto se la tariffa applicabile lo consenta espressamente. Gli indirizzi senza l'indicazione del nome del destinatario, come « all'ordine di ... », oppure « al portatore del duplicato della lettera di vettura », non sono autorizzati;

c) la designazione della merce. Il mittente deve indicare, con la prescritta denominazione, le merci ammesse al trasporto a determinate condizioni in virtù dell'articolo 4, § 1, lettera *a*), e del § 2, le altre merci, quando il mittente richieda l'applicazione di una determinata tariffa, con la denominazione da questa prevista e, in tutti gli altri casi, con la denominazione, corrispondente alla natura delle merci, usata in commercio nello Stato di partenza;

d) il peso o, in mancanza, una indicazione analoga conforme alle prescrizioni della ferrovia mittente. Quando le leggi od i regolamenti del Paese di partenza danno facoltà al mittente di consegnare le merci senza indicazione del peso, o senza l'indicazione che ne tiene luogo, tale peso o tale indicazione devono essere iscritti a cura della ferrovia di partenza;

e) per le spedizioni in piccole partite: il numero dei colli e la descrizione dell'imballaggio. Queste stesse indicazioni devono figurare nella lettera di vettura relativa ai carri completi con una o più parti di carico, spedite in traffico ferroviario-marittimo e che debbono essere trasbordate.

Per le spedizioni il cui carico incombe al mittente: il numero del carro e, inoltre, per i carri privati, la tara;

f) l'enumerazione dettagliata dei documenti che sono richiesti dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative e che si trovano allegati alla lettera di vettura o che, in base alle indicazioni ivi contenute, sono da tenere a disposizione della ferrovia in una determinata stazione, in un ufficio doganale o in un ufficio di qualsiasi altra autorità;

g) il nome e l'indirizzo del mittente completati, se egli lo ritenga utile, con l'indirizzo telegrafico o telefonico. Una sola persona fisica o altro soggetto di diritto deve figurare come mittente sulla lettera di vettura. Se le leggi ed i regolamenti in vigore nella stazione mittente lo esigono, il mittente deve aggiungere al suo nome ed al suo indirizzo la propria firma manoscritta, a stampa od apposta mediante un timbro; a tal fine, il modello di lettera di vettura utilizzato può prevedere la menzione « firma ».

§ 6. — La lettera di vettura, inoltre, deve contenere, se del caso, tutte le altre indicazioni previste nella presente Convenzione e, particolarmente, le seguenti:

a) l'indicazione « fermo stazione » o l'altra « da consegnare a domicilio », se questi modi di riconsegna sono ammessi nella stazione destinataria. Il mittente che richiede la riconsegna della spedizione nel raccordo del destinatario deve iscrivere sulla lettera di vettura la corrispondente indicazione, dopo il nome e l'indirizzo del destinatario;

b) le tariffe da applicare, particolarmente le tariffe speciali od eccezionali previste nell'articolo 11, § 4, lettera *c*), e nell'articolo 35;

c) la somma in cifre rappresentante l'interesse alla riconsegna, dichiarato in conformità dello articolo 20;

d) le spese che il mittente prende a suo carico in conformità delle disposizioni dell'articolo 17;

e) l'importo in cifre dell'assegno e delle spese anticipate (articolo 19);

f) l'itinerario prescritto in conformità alle disposizioni dell'articolo 10, § 1, e l'indicazione delle stazioni nelle quali devono compiersi le operazioni doganali e di altre autorità amministrative;

g) le indicazioni relative alle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative, conformemente all'articolo 15, § 1, secondo alinea;

h) l'indicazione che il destinatario non ha il diritto di modificare il contratto di trasporto; detta indicazione deve essere così redatta: « Destinatario non autorizzato a dare ordini ulteriori »;

i) il numero dei custodi o l'indicazione « senza scorta », conformemente all'articolo 4, § 1, lettera *d*), 1°.

§ 7. — Se nella lettera di vettura lo spazio riservato alle indicazioni del mittente risulta insufficiente, è necessario utilizzare fogli complementari che diventano parti integranti della lettera di vettura. Questi fogli complementari devono avere lo stesso formato della lettera di vettura e devono essere

compilati a decalco in tanti esemplari quanti ne comporta la lettera di vettura ed essere firmati dal mittente. La lettera di vettura deve menzionare l'esistenza dei fogli complementari. Se viene indicato il peso totale della spedizione, tale indicazione deve essere riportata sulla lettera di vettura medesima.

§ 8. — Non è permesso inserire nella lettera di vettura altre dichiarazioni, salvo che esse siano prescritte o ammesse dalle leggi e dai regolamenti d'uno Stato o dalle tariffe, e non siano contrarie alla presente Convenzione.

È vietato sostituire la lettera di vettura con altri documenti o unirvi documenti diversi da quelli prescritti o ammessi dalla presente Convenzione o dalle tariffe.

§ 9. — Per ogni spedizione deve essere compilata una lettera di vettura. Tuttavia, non debbono essere consegnate al trasporto, con una stessa lettera di vettura:

a) le merci che, a causa della loro natura, non possono essere caricate insieme senza inconvenienti;

b) le merci il cui carico incombe in parte alla ferrovia e in parte al mittente;

c) le merci il cui carico in comune costituisca infrazione alle prescrizioni della dogana o di altre autorità amministrative;

d) le merci ammesse al trasporto a determinate condizioni, quando si tratti di materie e oggetti il cui carico in comune o con altre merci è vietato in base all'Allegato I alla presente Convenzione od in virtù degli accordi e delle clausole tariffarie previsti all'articolo 4, § 2.

§ 10. — Una sola lettera di vettura non può riguardare che il carico di un solo carro. Tuttavia, con una sola lettera di vettura possono essere consegnati al trasporto:

a) le cose indivisibili e quelle di dimensioni eccezionali il cui carico richieda più di un carro;

b) le spedizioni caricate in più carri, quando disposizioni particolari inerenti al traffico, tariffe internazionali o accordi tra le ferrovie interessate l'autorizzino per la totalità del percorso.

§ 11. — Il mittente può iscrivere nell'apposito spazio della lettera di vettura, soltanto a titolo di semplice informazione per il destinatario e senza che ne derivino obblighi o responsabilità per la ferrovia, indicazioni riferentisi alla spedizione, come ad esempio:

« Spedizione di n. ... »;

« D'ordine di n. ... »;

« A disposizione di n. ... »;

« Da rispedire a n. ... »;

« Assicurata presso n. ... »;

« Per la linea di navigazione n. ... » o « per la nave n. ... »;

« Proveniente dalla linea di navigazione n. ... » o « dalla nave n. ... »;

« Per la linea automobilistica n. ... »;

« Proveniente dalla linea automobilistica n. ... »;

« Per la linea aerea n. ... »;

« Proveniente dalla linea aerea n. ... »;

« Per l'esportazione a destinazione di n. ... ».

Articolo 7

Responsabilità per le indicazioni della lettera di vettura. Provvedimenti nei casi di sopraccarico. Soprattasse

§ 1. — Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e dichiarazioni esposte a sua cura nella lettera di vettura; egli sopporta tutte le conseguenze delle indicazioni o delle dichiarazioni che fossero irregolari, inesatte, incomplete o che fossero inserite in uno spazio diverso da quello che

è assegnato a ciascuna di esse; se tale spazio è insufficiente, il mittente vi deve apporre una annotazione che rinvii alla parte della lettera di vettura dove ha trovato posto il completamento dell'iscrizione.

§ 2. — La ferrovia ha sempre il diritto di verificare se la spedizione corrisponde alle indicazioni della lettera di vettura e se sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni.

Se si tratta della verifica del contenuto della spedizione, il mittente o il destinatario devono essere invitati ad assistervi, a seconda che essa sia eseguita nella stazione di partenza o nella stazione destinataria. Se l'interessato non si presenta o se la verifica è eseguita in corso di trasporto e in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato nel quale si effettua la verifica stessa, vi si deve procedere con l'assistenza di due testimoni estranei alla ferrovia. La ferrovia può però procedere ad una verifica del contenuto durante il trasporto soltanto se tale operazione è imposta dalle necessità dell'esercizio o dai regolamenti delle autorità doganali o di altre autorità amministrative.

Il risultato della verifica delle indicazioni contenute nella lettera di vettura deve essere iscritto su detto documento. Se la verifica è eseguita nella stazione di partenza, il risultato deve essere annotato anche sul duplicato della lettera di vettura, se questo è ancora in possesso della ferrovia. Se la spedizione non corrisponde alle indicazioni della lettera di vettura o se non sono state osservate le prescrizioni relative al trasporto delle merci ammesse a determinate condizioni, le spese provocate dalla verifica gravano sulla merce, a meno che non siano state pagate subito.

§ 3. — Le leggi ed i regolamenti di ciascuno Stato stabiliscono le condizioni in cui la ferrovia è tenuta a constatare il peso della merce o il numero dei colli, nonché la tara effettiva dei carri.

La ferrovia ha l'obbligo di indicare nella lettera di vettura il risultato delle constatazioni eseguite circa il peso, il numero dei colli e la tara effettiva dei carri.

§ 4. — Nel caso di pesatura con bilance a ponte, il peso viene stabilito deducendo, dal peso totale del carro carico, la tara iscritta sul medesimo, a meno che dalla apposita pesatura del carro vuoto non risulti una tara differente.

Le pesature effettuate con bilance a ponte di privati sono assimilate a quelle eseguite con le bilance a ponte della ferrovia, purché siano soddisfatte le condizioni all'uopo stabilite dalla competente ferrovia.

§ 5. — Se dalla pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto risulti una differenza di peso, il peso constatato dalla stazione mittente, o, in mancanza di esso, il peso dichiarato dal mittente, resta determinante per il calcolo del prezzo del trasporto nei casi seguenti:

a) se la differenza è manifestamente dovuta alla natura della merce o alle influenze atmosferiche;

b) se dalla pesatura effettuata dalla ferrovia dopo la conclusione del contratto di trasporto, ed eseguita con bilancia a ponte, non risulta una differenza superiore al due per cento del peso constatato dalla stazione mittente, o, in mancanza di ciò, del peso dichiarato dal mittente.

§ 6. — Per le spedizioni le cui operazioni di carico incombono al mittente, questi deve rispettare il limite di carico. Le prescrizioni concernenti i limiti di carico da osservare sono pubblicate nelle stesse forme delle tariffe. La ferrovia indica al mittente che ne faccia domanda il limite di carico da osservare.

§ 7. — Senza pregiudizio del pagamento della differenza del prezzo del trasporto e di una indennità per eventuali danni, la ferrovia può percepire una soprattassa nei casi ed alle condizioni di cui appresso:

a) la soprattassa è di due franchi per Kg. di peso lordo dell'intero collo:

1° in caso di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti esclusi dal trasporto in base all'Allegato I;

2° nel caso di dichiarazione irregolare, inesatta o incompleta delle materie e degli oggetti ammessi al trasporto a determinate condizioni in base all'Allegato I, sia di inosservanza di dette condizioni;

b) la soprattassa è di quindici franchi per ogni 100 Kg. di peso eccedente il limite di carico, nel caso di sopraccarico di un carro caricato dal mittente;

c) la soprattassa è uguale al doppio della differenza:

1° tra le tasse di porto che avrebbero dovuto essere riscosse dal punto di partenza al punto di arrivo e quelle che sono state calcolate, nel caso di dichiarazione irregolare, inesatta od incompleta della natura di una spedizione composta di merci diverse da quelle previste alla lettera *a*) o in generale in caso di dichiarazione che possa far beneficiare la spedizione di una tariffa più ridotta di quella effettivamente applicabile;

2° tra le tasse di porto relative al peso dichiarato e quelle relative al peso constatato, nel caso di indicazione di un peso inferiore a quello reale.

Quando una spedizione è costituita da merci tassate a prezzi differenti ed il peso di ciascuna di esse può essere determinato senza difficoltà, la soprattassa è calcolata secondo la tassa applicabile a ciascuna merce, se da tale calcolo risulta una soprattassa inferiore;

d) se per un medesimo carro si verificano indicazione di peso inferiore al peso reale e sopraccarico, sono riscosse cumulativamente le soprattasse spettanti per queste due infrazioni.

§ 8. — La soprattassa da riscuotere in base al § 7 grava sulla merce trasportata, qualunque sia il luogo nel quale furono constatati i fatti che la giustificano.

§ 9. — L'ammontare delle soprattasse e il motivo della loro riscossione devono essere indicati nella lettera di vettura.

§ 10. — La soprattassa non è dovuta:

a) in caso di indicazione inesatta del peso, quando la ferrovia, secondo le norme in vigore nella stazione di partenza, ha l'obbligo di eseguire la pesatura;

b) in caso di indicazione inesatta del peso o in caso di sopraccarico, se il mittente abbia domandato nella lettera di vettura che la pesatura sia eseguita dalla ferrovia;

c) in caso di sopraccarico derivato, in corso di trasporto, da influenze atmosferiche, quando sia provato che il carico del carro non superava il limite di carico al momento in cui la stazione di partenza accettò il trasporto;

d) in caso di aumento di peso sopravvenuto durante il trasporto, senza che vi sia sopraccarico, se è provato che l'aumento è dovuto ad influenze atmosferiche;

e) in caso di indicazione inesatta del peso senza che vi sia sopraccarico, quando la differenza fra il peso indicato nella lettera di vettura e il peso constatato non superi il tre per cento del peso dichiarato;

f) in caso di sopraccarico di un carro, se la ferrovia non ha pubblicato né indicato al mittente il limite di carico in modo tale da permettergli di osservarlo.

§ 11. — Quando il sopraccarico di un carro viene constatato dalla stazione di partenza o da una stazione intermedia, l'eccedenza di carico può essere scaricata dal carro, anche se non vi sia luogo alla percezione di una soprattassa. Il mittente è, se del caso, invitato, senza ritardo, a far conoscere come intenda disporre della eccedenza di carico.

Tuttavia, il destinatario che abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22 deve essere avvisato e invitato a dare istruzioni circa l'eccedenza di carico.

Il sopraccarico è tassato, per il percorso effettuato, in base al prezzo di trasporto applicato al carico principale, con l'eventuale soprattassa prevista nel § 7; in caso di scarico, le spese di questa operazione sono riscosse in base alla tariffa delle tasse accessorie della ferrovia che vi provvede.

Se l'avente diritto dispone di spedire il sopraccarico alla stazione di destinazione del carico principale, a un'altra stazione destinataria, o di restituirlo alla stazione di partenza, esso è considerato come una spedizione separata.

Articolo 8

Conclusione del contratto di trasporto. Duplicato della lettera di vettura

§ 1. — Il contratto di trasporto è concluso nel momento in cui la ferrovia di partenza accetta al trasporto la merce accompagnata dalla lettera di vettura. La stazione di partenza certifica l'accettazione apponendo sulla lettera di vettura il suo bollo con la data dell'accettazione.

§ 2. — L'apposizione del bollo sulla lettera di vettura e, se del caso, su ciascun foglio complementare deve aver luogo immediatamente dopo la consegna della totalità della spedizione menzionata nella lettera di vettura e — se lo prevedono le prescrizioni in vigore alla stazione mittente — dopo il pagamento delle spese che il mittente prende a suo carico o dopo il deposito della garanzia conformemente all'articolo 17, § 7. Il bollo deve essere apposto in presenza del mittente se questi lo domanda.

§ 3. — Dopo l'apposizione del bollo, la lettera di vettura fa prova del contratto di trasporto.

§ 4. — Tuttavia, per le merci il cui carico spetta al mittente a norma delle prescrizioni di tariffa o di accordi con lui presi, se accordi del genere sono ammessi alla stazione di partenza, le indicazioni della lettera di vettura relative sia al peso della merce, sia al numero dei colli, non fanno prova contro la ferrovia se non in quanto la verifica del peso o del numero dei colli sia stata fatta dalla ferrovia e sia stata annotata nella lettera di vettura. Quando del caso, tali indicazioni possono essere provate dalla ferrovia con altri mezzi diversi dalla verifica e dalla constatazione risultanti sulla lettera di vettura.

La ferrovia non è responsabile né del peso della merce né del numero dei colli risultanti dalle indicazioni della lettera di vettura se è evidente che nessuna mancanza effettiva corrisponda alla differenza di peso o di numero dei colli.

§ 5. — La ferrovia è tenuta a certificare, con l'apposizione del bollo a data sul duplicato della lettera di vettura, il ricevimento della merce e la data della sua accettazione al trasporto, prima di restituire il duplicato stesso al mittente.

Questo duplicato non ha il valore né della lettera di vettura che accompagna la spedizione, né di un titolo di credito negoziabile.

Articolo 9

Tariffe. Accordi particolari

§ 1. — Le tasse di porto e le tasse accessorie sono calcolate conformemente alle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate in ciascuno Stato, valevoli al momento della conclusione del contratto di trasporto, anche se le tasse di porto sono calcolate separatamente su diverse sezioni del percorso.

Tuttavia, la pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati le cui ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di arrivo.

Gli aumenti delle tariffe internazionali e le altre disposizioni aventi l'effetto di aggravare le condizioni di trasporto previste da queste tariffe entrano in vigore solo quindici giorni dopo la loro pubblicazione, salvo nei seguenti casi:

a) se una tariffa internazionale prevede l'estensione di una tariffa interna al percorso totale, si applicano i termini di pubblicazione di detta tariffa interna;

b) se le maggiorazioni dei prezzi di una tariffa internazionale derivano da un aumento generale dei prezzi delle tariffe interne di una ferrovia partecipante, esse entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione, purché l'adattamento dei prezzi della tariffa internazionale, deter-

minato da tale aumento, sia stato annunciato almeno quindici giorni prima. Detto annunzio non può precedere, tuttavia, la data di pubblicazione dell'aumento dei prezzi delle tariffe interne in parola;

c) se le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe internazionali devono essere modificate per tener conto delle fluttuazioni dei cambi o se devono essere rettificati errori manifesti, tali modificazioni e rettifiche entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

Le tariffe devono contenere tutte le indicazioni necessarie per il calcolo delle tasse di porto e delle tasse accessorie e specificare, eventualmente, le condizioni nelle quali sarà tenuto conto dei cambi.

Le tariffe e le modificazioni delle tariffe sono considerate validamente pubblicate nel momento in cui la ferrovia le mette dettagliatamente a disposizione degli utenti.

§ 2. — Le tariffe debbono indicare tutte le condizioni speciali per i diversi trasporti e particolarmente a quale regime di velocità dette tariffe si applicano. Se, per tutte le merci o per alcune di esse, o per determinati percorsi, una ferrovia ha un tipo di tariffa che ammette un solo regime di velocità, questo tipo di tariffa può essere applicato alle spedizioni eseguite tanto con la lettera di vettura per la piccola velocità, quanto con la lettera di vettura per la grande velocità, a condizione che valgano per ognuna di queste lettere di vettura i termini di resa risultanti dagli articoli 6, § 3, e 11.

Le condizioni delle tariffe sono valide purché non siano contrarie alla presente Convenzione; in caso diverso esse sono considerate nulle ed inesistenti.

Le tariffe internazionali possono essere dichiarate obbligatoriamente applicabili nel traffico internazionale, con l'esclusione delle tariffe interne, purché in media non comportino tasse sensibilmente superiori a quelle risultanti dalla sutura delle tariffe interne.

L'applicazione di una tariffa internazionale può essere subordinata alla sua espressa richiesta nella lettera di vettura.

§ 3. — Le tariffe devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

Le ferrovie possono concludere, con riserva del consenso dei propri Governi, degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni purché siano praticate condizioni equiparabili nei confronti degli utenti che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzo possono essere accordate per il servizio della ferrovia, per il servizio delle pubbliche amministrazioni o per enti di beneficenza.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del secondo e del terzo alinea non è obbligatoria.

§ 4. — Oltre le tasse di porto e le tasse accessorie previste nelle tariffe, sono riscosse a favore della ferrovia solamente le spese da essa sostenute, quali i diritti doganali, daziari, di polizia, le spese di camionaggio da una stazione all'altra non indicate nelle tariffe, quelle di riparazione dell'imballaggio, esterno od interno delle merci, necessarie per assicurarne la conservazione, ed altre spese analoghe. Queste spese debbono essere debitamente esposte e contabilizzate a parte nella lettera di vettura, con tutte le relative giustificazioni utili. Quando tali giustificazioni risultano da documenti allegati alla lettera di vettura ed il pagamento delle spese corrispondenti incombe al mittente, detti documenti giustificativi non vanno consegnati al destinatario con la lettera di vettura, ma vanno restituiti al mittente con il conto delle spese menzionato nell'articolo 17, § 7.

Articolo 10

Itinerari e tariffe applicabili

§ 1. — Il mittente può prescrivere nella lettera di vettura l'itinerario da seguire, determinandolo con l'indicazione dei punti di confine o delle stazioni di confine e, se del caso, con l'indicazione delle stazioni di transito tra ferrovie; egli può indicare soltanto punti di confine e stazioni di confine aperti al traffico nella relazione considerata.

§ 2. — Sono assimilate ad una prescrizione d'itinerario:

a) l'indicazione delle stazioni nelle quali devono essere eseguite le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, nonché l'indicazione delle stazioni in cui devono essere fornite speciali cure alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);

b) l'indicazione delle tariffe da applicare, in quanto sia sufficiente a stabilire le stazioni fra le quali le tariffe domandate devono essere applicate;

c) l'indicazione del pagamento di tutte o parte delle spese fino a X (designando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi).

§ 3. — All'infuori dei casi indicati nell'articolo 5, §§ 4 e 5, e nell'articolo 24, § 1, la ferrovia può effettuare il trasporto per un itinerario diverso da quello prescritto dal mittente soltanto alla doppia condizione:

a) che le formalità prescritte dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative, come pure le cure speciali da fornire alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.) abbiano sempre luogo nelle stazioni designate dal mittente;

b) che le spese e i termini di resa non siano superiori alle spese e ai termini di resa calcolati in base all'itinerario indicato dal mittente.

§ 4. — Fatta riserva delle disposizioni del § 3, le spese e i termini di resa sono calcolati sull'itinerario prescritto dal mittente o, in mancanza di tale indicazione, sull'itinerario scelto dalla ferrovia.

§ 5. — Nella lettera di vettura, il mittente può indicare le tariffe da applicare. La ferrovia deve applicare tali tariffe se sono soddisfatte le condizioni valevoli per la loro applicazione.

§ 6. — Se le indicazioni fornite dal mittente non sono sufficienti per stabilire l'itinerario o le tariffe da applicare o se talune di queste indicazioni sono incompatibili, la ferrovia deve scegliere l'itinerario o le tariffe che essa giudica più vantaggiosi per il mittente.
La ferrovia è responsabile dei danni risultanti da tale scelta soltanto in caso di dolo o di colpa grave.

§ 7. — Se esiste una tariffa internazionale fra la stazione di partenza e quella destinataria e se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato questa tariffa, la ferrovia medesima deve rimborsare all'avente diritto, su sua domanda, l'eventuale differenza tra il prezzo del trasporto così calcolato e quello che si sarebbe ottenuto, sullo stesso percorso, procedendo alla sutura di altre tariffe, sempre che detta differenza superi dieci franchi per lettera di vettura.

La stessa procedura si applica se, in mancanza di sufficienti indicazioni del mittente, la ferrovia ha applicato la sutura delle tariffe pur esistendo, ogni altra condizione essendo identica, una tariffa internazionale con tassazione più vantaggiosa.

Articolo 11

Termini di resa

§ 1. — I termini di resa sono stabiliti dai regolamenti in vigore tra le ferrovie partecipanti al trasporto o dalle tariffe internazionali applicabili dalla stazione di partenza fino a quella destinataria. I termini così fissati non debbono oltrepassare quelli che risultano dalle disposizioni dei successivi paragrafi.

§ 2. — In mancanza d'indicazione dei termini di resa nei regolamenti o nelle tariffe internazionali come è previsto nel § 1 e salvo le disposizioni dei paragrafi di cui appresso, i termini di resa sono i seguenti:

a) per le spedizioni a carro completo:

1° a grande velocità:

termine di spedizione .... 12 ore;

termine di trasporto

— per i primi 300 Km .... 24 ore;

— per ciascuna successiva frazione indivisibile di 400 Km. .... 24 ore;

2° a piccola velocità:

termine di spedizione .... 24 ore;

termine di trasporto

— per i primi 200 Km. .... 24 ore;

— per ciascuna successiva frazione indivisibile di 300 Km. .... 24 ore;

b) per le spedizioni a piccole partite:

1° a grande velocità:

termine di spedizione .... 12 ore;

termine di trasporto, per ciascuna frazione indivisibile di 300 Km. ..... 24 ore;

2° a piccola velocità:

termine di spedizione .... 24 ore;

termine di trasporto, per ciascuna frazione indivisibile di 200 Km. ..... 24 ore;

Tutte le distanze si riferiscono a quelle di applicazione delle tariffe.

§ 3. — Il termine di trasporto è calcolato sulla distanza totale fra la stazione di partenza e la stazione destinataria; il termine di spedizione è computato una sola volta, qualunque sia il numero delle reti attraversate.

§ 4. — Le leggi e i regolamenti di ciascuno Stato stabiliscono in quale misura le ferrovie hanno la facoltà di fissare termini di resa supplementari nei seguenti casi:

a) per le spedizioni consegnate per il trasporto fuori delle stazioni o che devono essere riconsegnate fuori delle stazioni;

b) per i trasporti che percorrono:

linee o reti che non sono attrezzate per il rapido trattamento delle spedizioni;

il mare o vie di navigazione interne per chiatta o battello,

itinerari non serviti da ferrovie,

determinati raccordi fra due linee di una stessa rete o di diverse reti,

linee secondarie,

linee a scartamento diverso dal normale;

c) per i trasporti cui sono applicate tariffe interne speciali ed eccezionali a prezzi ridotti;

d) in occasione di straordinarie circostanze tali da causare:

uno sviluppo anormale di traffico,

anormali difficoltà per l'esercizio.

§ 5. — I termini supplementari previsti nel § 4, lettere *a*), *b*) e *c*), devono figurare nelle tariffe.

I termini supplementari previsti nel § 4, lettera *d*), devono essere pubblicati e non possono entrare in vigore prima della loro pubblicazione.

§ 6. — Il termine di resa decorre dalla mezzanotte successiva all'accettazione della merce al trasporto, di cui all'articolo 8, § 1. Tuttavia, per le spedizioni a grande velocità, il termine comincia a decorrere 24 ore dopo, se il giorno successivo a quello dell'accettazione al trasporto è una domenica o un giorno festivo legalmente riconosciuto e se, in tale domenica o giorno festivo, la stazione di partenza non è aperta al traffico per le spedizioni a grande velocità.

§ 7. — Il termine di resa è prolungato per tutte le spedizioni, salvo colpa imputabile alla ferrovia, per la durata delle soste occorrenti:

a) per la verifica conforme all'articolo 7, §§ 2 e 3, che riveli differenze nei confronti delle indicazioni nella lettera di vettura;

b) per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative;

c) per la modificazione del contratto di trasporto ordinata in base all'articolo 21 o all'articolo 22;

d) per le cure speciali da fornire alla spedizione (cura degli animali, righiacciamento, ecc.);

e) per il trasbordo o la sistemazione di un carico difettoso effettuato dal mittente;

f) per ogni interruzione di traffico che temporaneamente impedisca l'inizio o la continuazione del trasporto.

§ 8. — Il termine di resa è sospeso:

a) per la piccola velocità, le domeniche e i giorni festivi legalmente riconosciuti;

b) per la grande velocità, le domeniche e taluni giorni festivi legalmente riconosciuti, allorché le leggi e i regolamenti di uno Stato prevedono per questi giorni la sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno;

c) per la grande velocità e la piccola velocità, i sabati allorché le leggi ed i regolamenti di uno Stato prevedono la sospensione del termine di resa nel traffico ferroviario interno.

§ 9. — Il termine e la durata dei prolungamenti e delle sospensioni del termine di resa previsti ai §§ 7 ed 8 devono essere menzionati nella lettera di vettura. Quando del caso, tali prolungamenti e sospensioni del termine di resa possono essere provati con mezzi differenti dalle menzioni figuranti sulla lettera di vettura.

§ 10. — Quando il termine di resa scade dopo l'ora di chiusura della stazione destinataria, la sua scadenza è rinviata a 2 ore dopo l'ora della successiva riapertura della stazione.

Inoltre, per le spedizioni a grande velocità, se il termine di resa scade di domenica o in un giorno festivo, come enunciato al § 8, lettera *b*), la scadenza di tale termine è rinviata alla corrispondente ora del primo giorno lavorativo seguente.

§ 11. — Il termine di resa è osservato se, prima della sua scadenza:

a) il destinatario è stato avvisato dell'arrivo della merce e questa è tenuta a sua disposizione, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo deve essere dato avviso;

b) la merce è tenuta a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare in stazione e del cui arrivo non deve essere dato avviso;

c) la merce è messa a disposizione del destinatario, trattandosi di spedizioni da riconsegnare fuori delle stazioni.

Articolo 12

Stato, imballaggio e marcatura della merce

§ 1. — Allorché la ferrovia accetta al trasporto una merce che presenta segni manifesti di avaria, può esigere che lo stato di essa sia dichiarato espressamente nella lettera di vettura.

§ 2. — Allorché la merce per la sua natura esige un imballaggio, il mittente deve imballarla in modo che sia preservata, in corso di trasporto, da perdita totale o parziale e da avaria e che non possa produrre danni alle persone, al materiale od alle altre merci.

L'imballaggio deve, d'altra parte, essere conforme alle prescrizioni delle tariffe e dei regolamenti della ferrovia di partenza.

§ 3. — Se il mittente non si attiene alle prescrizioni del § 2, la ferrovia può rifiutare la spedizione o esigere che il mittente riconosca, sulla lettera di vettura, la mancanza o lo stato difettoso dell'imballaggio, descrivendolo esattamente.

§ 4. — Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze derivanti dalla mancanza o dallo stato difettoso dell'imballaggio. Egli è tenuto, particolarmente, a risarcire l'eventuale danno derivante alla ferrovia da un siffatto stato di cose. In mancanza di annotazioni nella lettera di vettura, la prova della mancanza o dello stato difettoso dell'imballaggio incombe alla ferrovia.

§ 5. — Quando un mittente spedisce abitualmente, dalla stessa stazione, merci della stessa natura per le quali è necessario un imballaggio, e le consegna, o senza imballaggio, o con uno stesso tipo di imballaggio difettoso, può dispensarsi dall'osservare per ogni spedizione le prescrizioni del § 3, depositando alla stazione medesima una dichiarazione generale conforme al modello stabilito e pubblicato dalla ferrovia. In questo caso, nella lettera di vettura deve essere fatto cenno della dichiarazione generale consegnata alla stazione di partenza.

§ 6. — Salvo le eccezioni previste nelle tariffe, il mittente deve indicare su ciascuno dei colli spediti in piccole partite, in forma chiara e maniera indelebile che non diano luogo a confusione e concordino esattamente con le indicazioni della lettera di vettura:

a) l'indirizzo del destinatario sui colli stessi o su di una etichetta accettata dalla ferrovia;

b) la stazione destinataria.

Se il regolamento della ferrovia di partenza lo prevede, il nome e l'indirizzo del destinatario devono essere iscritti o allo scoperto o sotto un cartellino piegato che potrà essere aperto soltanto se manca la lettera di vettura.

Nel traffico ferroviario-marittimo, le indicazioni di cui alle lettere *a*) e *b*) devono figurare anche su ogni parte di carico dei carri completi che devono essere trasbordati.

Le vecchie indicazioni o i cartellini devono essere annullati o tolti dal mittente.

§ 7. — Salvo le eccezioni espressamente previste nelle tariffe, sono trasportate soltanto a carro completo le merci fragili (quali le porcellane, le terraglie, le vetrerie), le merci che possono sparpagliarsi nei carri (come la frutta, le noci, i foraggi, le pietre), nonché le merci che possono sporcare o danneggiare gli altri colli (come il carbone, la calce, la cenere, le terre ordinarie, le terre coloranti), sempre che tali merci non siano imballate o riunite in modo da impedire che si rompano, si perdano, oppure sporchino o danneggino altri colli.

Articolo 13

Documenti che devono essere forniti per l'adempimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative. Chiusura doganale

§ 1. — Il mittente deve allegare alla lettera di vettura i documenti che sono necessari per compiere, prima della riconsegna della merce al destinatario, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative. Questi documenti devono riguardare unicamente le merci che formano oggetto della stessa lettera di vettura, sempre che le prescrizioni amministrative o le tariffe non dispongano diversamente.

Se tali documenti non sono allegati alla lettera di vettura (vedasi articolo 15, § 1) o se devono essere forniti dal destinatario, il mittente deve indicare nella lettera di vettura la stazione, l'ufficio di dogana o di qualsiasi altra autorità, dove i rispettivi documenti saranno messi a disposizione della ferrovia e dove dovranno essere eseguite le formalità. Se il mittente assiste di persona alle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative o se si fa rappresentare da un mandatario è sufficiente che detti documenti siano presentati al momento di dette formalità.

§ 2. — La ferrovia non è tenuta ad esaminare se i documenti forniti sono sufficienti ed esatti. Il mittente è responsabile verso la ferrovia di tutti i danni che possono essere causati dalla mancanza, dall'insufficienza o dalla irregolarità di questi documenti, salvo il caso di colpa della ferrovia.

La ferrovia è responsabile, in caso di colpa, delle conseguenze della perdita, dell'inutilizzazione o dell'utilizzazione irregolare dei documenti indicati nella lettera di vettura ed a questa allegati o che sono consegnati alla ferrovia stessa; tuttavia, l'indennità che essa è tenuta a pagare non deve mai essere superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita della merce.

§ 3. — Il mittente deve conformarsi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative relative all'imballaggio ed alla copertura della merce. Se il mittente non ha imballato o non ha coperto le merci in conformità a queste prescrizioni, la ferrovia ha il diritto di provvedervi; le spese gravano sulla merce.

La ferrovia può rifiutare le spedizioni la cui chiusura effettuata dall'autorità doganale o da altre autorità amministrative sia danneggiata o difettosa.

Capitolo II

Esecuzione del contratto di trasporto

Articolo 14

Consegna delle merci al trasporto e loro carico

§ 1. — Le operazioni di consegna delle merci al trasporto sono regolate dalle leggi e dai regolamenti in vigore nella stazione di partenza.

§ 2. — Il carico incombe alla ferrovia od al mittente, a seconda delle prescrizioni in vigore presso la stazione di partenza, sempre che la presente Convenzione non contenga disposizioni diverse o che la lettera di vettura non menzioni un accordo speciale intervenuto fra il mittente e la ferrovia.

Quando il carico viene effettuato dal mittente, questi è responsabile di tutte le conseguenze derivanti da un carico difettoso. Egli è tenuto, particolarmente, a risarcire il danno che la ferrovia possa aver subito da tale fatto. La prova del carico difettoso incombe alla ferrovia.

§ 3. — Le merci devono essere trasportate in carro coperto, in carro scoperto, in carro speciale attrezzato o in carro scoperto con copertone, a seconda delle disposizioni delle tariffe internazionali, sempre che la presente Convenzione non contenga in proposito prescrizioni diverse. Se non vi sono tariffe internazionali o se esse non contengono disposizioni in merito, le prescrizioni in vigore nella stazione di partenza sono valevoli per tutto il percorso.

Articolo 15

Formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative

§ 1. — In corso di trasporto, le formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative vengono compiute dalla ferrovia. Essa può affidare tali operazioni, sotto la propria responsabilità, ad un mandatario o compierle essa stessa. In entrambi i casi, la ferrovia assume gli obblighi di un commissionario.

Tuttavia, il mittente, facendone menzione nella lettera di vettura, o il destinatario che dà un ordine in base all'articolo 22, può domandare:

a) di assistere di persona alle operazioni di cui al precedente alinea o di farvisi rappresentare da un mandatario, per dare tutte le informazioni e fare tutte le osservazioni che ritenesse utili;

b) se e nei limiti in cui le leggi ed i regolamenti del Paese in cui devono effettuarsi le formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative lo consentono, di compiere personalmente queste formalità o di farle eseguire da un mandatario;

c) se egli stesso o il suo mandatario assiste alle operazioni predette o le effettua, di procedere ugualmente al pagamento dei diritti doganali e delle altre spese se le leggi e i regolamenti dei Paesi in cui si eseguono le dette operazioni lo consentono.

Né il mittente, né il destinatario che ha il diritto di disposizione, né il loro mandatario hanno il diritto di prendere possesso della merce.

Se per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, il mittente ha indicato una stazione dove le prescrizioni in vigore non consentono il compimento di dette formalità, oppure se egli ha prescritto, per tali operazioni, una diversa procedura che non può essere eseguita, la ferrovia opera nella maniera che ritiene più favorevole agli interessi dello avente diritto e comunica al mittente i provvedimenti presi.

Se il mittente ha iscritto nella lettera di vettura una menzione di affrancazione che comprenda i diritti di dogana, la ferrovia ha il diritto di compiere a sua scelta le formalità doganali sia in corso di trasporto, sia alla stazione destinataria.

§ 2. — Salva l'eccezione prevista nel § 1, ultimo alinea, il destinatario ha il diritto di compiere le formalità doganali nella stazione destinataria provvista d'un ufficio di dogana, se la lettera di vettura prescrive lo sdoganamento all'arrivo o se, in mancanza di tale prescrizione, la merce giunge vincolata a dogana. Dette formalità possono essere ugualmente compiute dal destinatario nella stazione di destinazione non provvista di un ufficio doganale, se le leggi od i regolamenti nazionali lo consentono o se vi è una preventiva autorizzazione della ferrovia e della dogana. Se il destinatario si avvale di uno dei diritti che il presente alinea gli accorda, egli deve innanzitutto pagare le spese che gravano sulla spedizione.

La ferrovia può procedere conformemente al § 1 se, nel termine previsto dai regolamenti in vigore presso la stazione destinataria, il destinatario non abbia ritirato la lettera di vettura.

Articolo 16

Riconsegna

§ 1. — La ferrovia deve riconsegnare al destinatario, nella stazione destinataria, la lettera di vettura e la merce verso ricevuta e verso pagamento dei crediti della ferrovia messi a carico del destinatario.

L'accettazione della lettera di vettura obbliga il destinatario a pagare alla ferrovia l'ammontare dei crediti messi a suo carico.

§ 2. — Sono assimilati alla riconsegna della merce al destinatario:

a) la consegna della merce stessa alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi quando questi non si trovino sotto la custodia della ferrovia;

b) l'immagazzinamento delle merci presso la ferrovia od il deposito presso un commissario-speditore, o in un deposito pubblico, effettuati conformemente alle disposizioni in vigore.

§ 3. — Le leggi ed i regolamenti in vigore nella stazione destinataria od i contratti con il destinatario stabiliscono se la ferrovia ha il diritto o l'obbligo di riconsegnare la merce al destinatario in un luogo diverso dalla stazione destinataria, e cioè in un raccordo privato, od al suo domicilio od in un deposito della ferrovia. Se la ferrovia consegna o fa consegnare la merce su un raccordo privato, a domicilio od in un deposito, la riconsegna è considerata effettuata soltanto all'atto di detta consegna. Salvo accordi contratti tra la ferrovia ed il titolare del raccordo, le operazioni effettuate dalla ferrovia, per conto e sotto la direzione di quest'ultimo, non rientrano nel contratto di trasporto.

§ 4. — Dopo l'arrivo della merce nella stazione destinataria, il destinatario ha il diritto di domandare alla ferrovia la consegna della lettera di vettura e della merce. Se la perdita della merce è accertata o se la merce non è arrivata allo scadere del termine previsto nell'articolo 30, § 1, il destinatario è autorizzato a far valere in proprio, verso la ferrovia, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.

§ 5. — L'avente diritto può rifiutare l'accettazione della merce, anche dopo il ricevimento della lettera di vettura e il pagamento delle spese, finché non si sia proceduto alle verifiche da lui richieste per la constatazione di un danno addotto.

§ 6. — Per il rimanente, la riconsegna della merce viene effettuata conformemente alle leggi ed ai regolamenti del Paese di destinazione.

Articolo 17

Pagamento delle spese

§ 1. — Le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti doganali ed altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna) sono pagate o dal mittente o dal destinatario, conformemente alle disposizioni qui appresso indicate.

Ai fini dell'applicazione di tali disposizioni, sono considerati come tasse di porto i diritti che, in base alla tariffa applicabile, debbono essere aggiunti ai prezzi delle tariffe normali o eccezionali all'atto del calcolo delle tasse di porto.

§ 2. — Il mittente che prende a suo carico la totalità o una parte delle spese deve indicarlo nella lettera di vettura utilizzando una delle menzioni seguenti:

a) 1° « franco di porto », se prende a suo carico soltanto le tasse di porto;

2° « franco di porto ivi compreso ... », se prende a suo carico altre spese oltre le tasse di porto. Il mittente deve indicare esattamente tali spese; le ulteriori indicazioni che devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dall'accettazione del trasporto fino alla riconsegna, come pure le somme riscosse dalla dogana o da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad es., l'ammontare totale dei diritti di dogana e delle altre somme che devono essere pagate alla dogana; l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria di spese separata);

3° « franco di porto fino a X » (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi), se prende a suo carico le tasse di porto fino a X;

4° « franco di porto ivi compreso ... fino a X » (indicando X nominativamente il punto in cui si fa la sutura delle tariffe fra Paesi limitrofi), se prende a suo carico le altre spese, oltre le tasse di porto, fino a X, ad esclusione di tutte le spese riferentisi al Paese od alla ferrovia susseguente. Il mittente deve indicare con esattezza tali spese; le ulteriori indicazioni, che devono riferirsi soltanto alle spese accessorie od alle altre spese sopravvenienti a partire dalla accettazione del trasporto fino a X, come pure le somme riscosse dalla dogana e da altre autorità amministrative, non devono avere per effetto di suddividere l'ammontare totale di una stessa categoria di spese (ad es., l'ammontare totale dei diritti di dogana e delle altre somme che devono essere pagate alla dogana, l'imposta sul valore aggiunto deve essere considerata come una categoria di spese separata);

b) « franco di tutte le spese », se prende a suo carico tutte le spese (tasse di porto, tasse accessorie, diritti di dogana ed altre spese);

c) « franco per ... », se prende a suo carico una somma determinata. Detta somma deve essere espressa nella valuta del Paese mittente, salvo contrarie disposizioni nelle tariffe.

Le spese accessorie e le altre spese che, in base ai regolamenti ed alle tariffe interne del Paese mittente, o, eventualmente, in base alla tariffa internazionale applicata, devono essere calcolate per tutto il percorso interessato, come pure la tassa di interesse alla riconsegna prevista dall'articolo 20, § 2, sono sempre pagate totalmente dal mittente nel caso di pagamento delle spese secondo la lettera *a*), 4°.

§ 3. — Le tariffe internazionali possono prescrivere, in materia di pagamento delle spese, l'impiego esclusivo di determinate menzioni indicate nel § 2 o l'impiego di altre menzioni.

§ 4. — Le spese che il mittente non ha preso a suo carico sono considerate come poste a carico del destinatario. Tuttavia, le spese sono sempre a carico del mittente se il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura, né fatto valere i suoi diritti conformemente all'articolo 16, § 4, né modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 22.

§ 5. — Le tasse accessorie, come i diritti di sosta sui carri, magazzinaggio, pesatura, la cui riscossione sia determinata da un fatto imputabile al destinatario o da una domanda che questi abbia presentata, sono sempre pagate dal destinatario medesimo.

§ 6. — La ferrovia di partenza può esigere dal mittente il pagamento anticipato delle spese, quando trattasi di merci che, a suo giudizio, sono soggette a rapido deperimento o che, per il loro minimo valore o la loro natura, non le garantiscono sufficientemente dette spese.

§ 7. — Se l'importo delle spese che il mittente prende a suo carico non può essere fissato esattamente al momento della consegna al trasporto, tali spese sono iscritte in un bollettino di affrancazione che deve formare oggetto di una regolarizzazione contabile con il mittente entro un massimo di 30 giorni dalla scadenza del termine di resa. La ferrovia può esigere, a titolo di garanzia, il deposito, contro ricevuta, di una somma rappresentante approssimativamente le spese. Un conto dettagliato di tali spese, compilato in base alle indicazioni del bollettino di affrancazione, è rilasciato al mittente contro restituzione della ricevuta.

§ 8. — La stazione mittente deve specificare, sia nella lettera di vettura che nel duplicato, le spese riscosse in affrancato, a meno che le prescrizioni o le tariffe in vigore nella stazione mittente non dispongano che tali spese devono essere specificate soltanto nel duplicato. Nei casi previsti al § 7, tali spese non devono essere specificate né nella lettera di vettura, né nel duplicato.

Articolo 18

Correzione delle riscossioni

§ 1. — In caso di irregolare applicazione di una tariffa o di errore nel computo o nella riscossione delle spese, la differenza in più deve essere restituita d'ufficio dalla ferrovia, quella in meno versata alla medesima, purché la differenza in più od in meno superi dieci franchi per lettera di vettura.

§ 2. — Il pagamento alla ferrovia delle differenze in meno incombe al mittente se la lettera di vettura non è stata ritirata. Se la lettera di vettura è stata accettata dal destinatario o se il contratto di trasporto è stato modificato in base all'articolo 22, il mittente deve pagare soltanto la differenza in meno relativa alle spese che egli ha preso a suo carico in base alla dichiarazione di affrancazione da lui fatta nella lettera di vettura; il completamento della differenza in meno resta a carico del destinatario.

§ 3. — Le somme dovute in base al presente articolo danno diritto al pagamento di interessi annui in ragione del 5 per cento quando oltrepassino dieci franchi per lettera di vettura.

Questi interessi decorrono dal giorno della messa in mora o dal giorno della presentazione del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 41, ovvero, se non vi sono stati né messa in mora né reclamo, dal giorno della citazione.

Se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari alla definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

Articolo 19

Assegni e spese anticipate

§ 1. — Il mittente può gravare la spedizione di assegno fino a concorrenza del valore della merce. L'importo dell'assegno deve essere espresso nella valuta del Paese di partenza; le tariffe possono prevedere eccezioni.

§ 2. — La ferrovia non è tenuta a pagare l'assegno se non in quanto l'importo sia stato versato dal destinatario. Questo importo deve essere messo a disposizione entro trenta giorni dalla data di detto versamento; in caso di ritardo, sono dovuti gli interessi in ragione del cinque per cento all'anno dalla scadenza di detto termine.

§ 3. — Se la merce è stata riconsegnata in tutto od in parte al destinatario senza il preventivo incasso dell'assegno, la ferrovia deve risarcire il mittente del danno fino a concorrenza dell'importo dell'assegno, salvo rivalsa verso il destinatario.

§ 4. — La spedizione contro assegno dà luogo alla riscossione di una tassa da determinarsi nelle tariffe; la tassa è dovuta anche se l'assegno è annullato o ridotto in conseguenza di una modificazione del contratto di trasporto (articolo 21, § 1).

§ 5. — Le spese anticipate sono ammesse soltanto in base alle disposizioni vigenti presso la stazione di partenza.

Articolo 20

Dichiarazione d'interesse alla riconsegna

§ 1. — Ogni spedizione può formare oggetto d'una dichiarazione d'interesse alla riconsegna, iscritta nella lettera di vettura come indicato nell'articolo 6, § 6, lettera *c*).

L'ammontare dell'interesse dichiarato deve essere indicato nella valuta del Paese di partenza, in franchi oro o in qualsiasi altra valutazione che fosse stabilita nelle tariffe.

§ 2. — La tassa d'interesse alla riconsegna è calcolata per tutto il percorso interessato, secondo le tariffe della ferrovia di partenza.

CAPITOLO III

MODIFICAZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

Articolo 21

Diritto del mittente di modificare il contratto di trasporto

§ 1. — Il mittente ha il diritto di modificare il contratto di trasporto ordinando:

a) che la merce sia ritirata nella stazione di partenza;

b) che la merce sia fermata in corso di trasporto;

c) che la riconsegna della merce sia differita;

d) che la merce sia riconsegnata a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;

e) che la merce sia riconsegnata ad una stazione diversa da quella destinata indicata nella lettera di vettura o che essa sia rinviata alla stazione di partenza; in questo caso, il mittente può prescrivere che una spedizione iniziata a piccola velocità prosegua a grande velocità o viceversa, purché la stazione nella quale il trasporto è stato fermato sia abilitata ai due servizi; egli può anche prescrivere la tariffa da applicare e l'itinerario da seguire. Il mittente deve inoltre dare una nuova prescrizione di affrancazione se egli ha preso a suo carico delle spese fino al punto di sutura delle tariffe, secondo le modalità dell'articolo 17, § 2 e se, a seguito della modificazione del contratto di trasporto, la spedizione non viene più istradata per questo punto. La nuova prescrizione di affrancazione non deve tuttavia comportare la modifica della prescrizione iniziale per i Paesi già attraversati, salvo la modificazione ammessa alla lettera *h*).

Salvo disposizioni contrarie delle tariffe della ferrovia di partenza, si accettano anche le domande di modificazione del contratto di trasporto intese:

f) a gravare la spedizione di assegno;

g) ad aumentare l'importo dell'assegno, a ridurlo o ad annullarlo;

h) a prendere a carico le spese di una spedizione non affrancata o ad aumentare le spese prese a carico secondo le modalità di cui all'articolo 17, § 2.

Non sono ammessi altri ordini all'infuori di quelli sopra indicati. Tuttavia,le tariffe internazionali possono dare al mittente il diritto di impartire altri ordini oltre a quelli sopra citati.

Gli ordini non devono mai avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. — Gli ordini ulteriori di cui sopra debbono essere dati mediante una dichiarazione scritta conforme al modello stabilito dalla ferrovia e debitamente pubblicato.

Questa dichiarazione deve essere riportata e firmata dal mittente nel duplicato della lettera di vettura, che sarà presentato contemporaneamente alla ferrovia. La stazione di partenza certifica di aver ricevuto un ordine ulteriore apponendo il suo bollo a data sul duplicato, sotto la dichiarazione del mittente, al quale sarà quindi restituito il duplicato. La ferrovia che ha dato corso agli ordini del mittente senza esigere la presentazione del duplicato della lettera di vettura è responsabile del danno causato, per questo fatto, al destinatario cui il mittente ha consegnato il duplicato.

Quando il mittente domanda che sia aumentato, diminuito od annullato un assegno, deve presentare il documento che gli fu rilasciato originariamente. In caso di aumento o di diminuzione dello assegno, il documento viene rettificato e restituito all'interessato; in caso di annullamento dell'assegno, il documento gli viene ritirato.

È nullo qualsiasi ordine ulteriore dato dal mittente in modo diverso da quello prescritto.

§ 3. — La ferrovia non dà seguito agli ordini ulteriori dati dal mittente, se gli stessi non sono trasmessi per mezzo della stazione di partenza.

A richiesta del mittente, la stazione destinataria o quella intermedia di fermata è preavvisata a spese del medesimo con telegramma o con avviso telefonico della stazione di partenza, confermati da una dichiarazione scritta o per telescrivente. Salvo disposizioni contrarie nella tariffa internazionale o in altri accordi tra le ferrovie interessate, la stazione destinataria o quella intermedia di fermata debbono eseguire l'ordine ulteriore senza attendere la conferma, se il telegramma o l'avviso telefonico provengono dalla stazione di partenza; ciò dev'essere accertato in caso di dubbio.

§ 4. — Il diritto di modificare il cer tratto di trasporto cessa, in uno dei casi seguenti, anche se il mittente è munito del duplicato della lettera di vettura:

a) quando la lettera di vettura è stata ritirata dal destinatario;

b) quando il destinatario ha accettato la merce;

c) quando il destinatario ha fatto valere i diritti derivantigli da contratto di trasporto in conformità all'articolo 16, § 4;

d) quando, in conformità all'articolo 22, il destinatario è autorizzato a dare ordini dal momento in cui la spedizione entra nel territorio doganale del Paese di destinazione.

A partire da questo momento, la ferrovia deve conformarsi agli ordini del destinatario.

Articolo 22

Diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto

§ 1. — Il destinatario ha il diritto di modificare il contratto di trasporto quando il mittente non abbia preso a suo carico le spese inerenti al trasporto nel Paese di destinazione, né abbia riportato sulla lettera di vettura la indicazione prevista nell'articolo 6, § 6, lettera *h*).

Gli ordini che può dare il destinatario hanno effetto soltanto se la spedizione è entrata nel territorio doganale del Paese di destinazione.

Il destinatario può ordinare:

a) che la merce sia fermata in corso di trasporto;

b) che la riconsegna della merce sia differita;

c) che nel Paese di destinazione la merce sia consegnata a persona diversa dal destinatario indicato nella lettera di vettura;

d) che le formalità prescritte dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative siano eseguite secondo una delle modalità previste nell'articolo 15, § 1, secondo alinea.

Inoltre e salvo contrarie disposizioni delle tariffe internazionali, il destinatario può ordinare:

e) che, nel Paese di destinazione, la merce sia consegnata ad una stazione diversa dalla stazione destinataria indicata nella lettera di vettura. In tal caso, egli può prescrivere che una spedizione iniziata a piccola velocità prosegua a grande velocità o viceversa, a condizione che la stazione dove il trasporto è stato fermato sia abilitata ai due servizi; egli può anche prescrivere la tariffa da applicare e l'itinerario da seguire.

Non sono ammessi altri ordini all'infuori di quelli sopra indicati. Tuttavia, le tariffe internazionali possono dare al destinatario il diritto di impartire altri ordini oltre quelli sopra citati.

Gli ordini non devono mai avere l'effetto di frazionare la spedizione.

§ 2. — Gli ordini di cui sopra devono essere dati mediante dichiarazione scritta conforme al modello stabilito dalla ferrovia e debitamente pubblicato, o alla stazione destinataria, o a quella di entrata nel Paese di destinazione.

È nullo qualsiasi ordine dato dal destinatario in modo diverso da quello prescritto.

Per l'esercizio del suo diritto di modificare il contratto di trasporto, il destinatario non è tenuto a presentare il duplicato della lettera di vettura.

§ 3. — A richiesta del destinatario ed a sue spese, la stazione che ha ricevuto l'ordine lo trasmette con telegramma o con avviso telefonico, confermati da una dichiarazione scritta o per telescrivente, alla stazione che dovrà eseguirlo; tale stazione esegue l'ordine senza attendere la conferma, se il telegramma o l'avviso telefonico provengono dalla stazione competente; ciò deve essere accertato in caso di dubbio.

§ 4. — Il diritto del destinatario di modificare il contratto di trasporto cessa in uno dei casi seguenti:

a) quando ha ritirato la lettera di vettura;

b) quando ha accettato la merce;

c) quando ha fatto valere i diritti derivantigli dal contratto di trasporto in conformità allo articolo 16, § 4;

d) quando la persona da lui designata in conformità al § 1, lettera *c*), ha ritirato la lettera di vettura o quando essa ha fatto valere i suoi diritti in conformità all'articolo 16, § 4.

§ 5. — Se il destinatario ha ordinato di consegnare la merce ad altra persona, quest'ultima non è autorizzata a modificare il contratto di trasporto.

Articolo 23

Esecuzione degli ordini ulteriori

§ 1. — La ferrovia non può rifiutarsi di eseguire gli ordini che le vengono dati in base agli articoli 21 o 22, né può ritardarne l'esecuzione, salvo nei casi seguenti:

a) l'esecuzione non sia più possibile nel momento in cui gli ordini pervengono alla stazione che deve eseguirli;

b) l'esecuzione sia tale da perturbare il regolare svolgimento dell'esercizio;

c) l'esecuzione, quando trattisi di cambiare la stazione destinataria, sia in opposizione alle leggi ed ai regolamenti in vigore in uno dei territori da percorrere, specie per quanto si riferisce alle prescrizioni delle autorità doganali e di altre autorità amministrative;

d) il valore della merce, quando trattisi di cambiare la stazione destinataria, non copra, presumibilmente, tutte le spese delle quali la merce stessa sarebbe gravata all'arrivo nella sua nuova destinazione, a meno che l'ammontare di dette spese non sia subito pagato o garantito.

Nei casi sopra previsti, chi ha dato ordini ulteriori viene avvisato, il più presto possibile, degli impedimenti che si oppongono all'esecuzione dei suoi ordini.

Se la ferrovia non è in grado di prevedere questi impedimenti, chi ha dato ordini ulteriori sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto di aver dato inizio all'esecuzione dei suoi ordini.

§ 2. — Se l'ordine ulteriore prescrive la riconsegna della merce in una stazione intermedia, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino a quella intermedia. Se tuttavia la merce ha già oltrepassato la stazione intermedia, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino alla stazione di fermata e da questa fino alla stazione intermedia.

Se l'ordine ulteriore prescrive di trasportare la merce ad altra stazione destinataria o di rinviarla alla stazione di partenza, le tasse di porto sono calcolate dalla stazione di partenza fino a quella di fermata e da questa fino alla nuova stazione destinataria o fino alla stazione mittente.

Le tariffe applicabili sono quelle in vigore su ognuno di tali percorsi il giorno della conclusione del contratto di trasporto.

Le disposizioni che precedono sono applicabili per analogia alle tasse accessorie ed alle altre spese.

§ 3. — Le spese risultanti dall'esecuzione di un ordine del mittente o del destinatario, ad eccezione di quelle derivanti da colpa della ferrovia, gravano sulla merce.

§ 4. — Salvo le disposizioni di cui al § 1, la ferrovia è responsabile, in caso di sua colpa, delle conseguenze della mancata o inesatta esecuzione di un ordine dato in base agli articoli 21 o 22. Tuttavia,

l'indennizzo che essa è tenuta a pagare non dovrà mai essere superiore a quello che sarebbe dovuto in caso di perdita della merce.

Articolo 24

Impedimenti al trasporto

§ 1. — In caso di impedimenti al trasporto, spetta alla ferrovia di decidere se sia preferibile istradare d'ufficio la merce per altra via o se convenga, nell'interesse del mittente, di domandargli istruzioni fornendogli le informazioni utili di cui la ferrovia stessa dispone. La ferrovia ha diritto di esigere le tasse di porto per questa altra via e di applicare i termini di resa corrispondenti, anche se più lunghi che per l'itinerario iniziale, salvo che essa sia in colpa.

§ 2. — Se non esiste altro istradamento, o se, per altri motivi, non è possibile far proseguire il trasporto, la ferrovia domanda istruzioni al mittente; tuttavia, questa domanda non è obbligatoria per la ferrovia nel caso di impedimento temporaneo dovuto alle circostanze previste nell'articolo 5, § 4.

§ 3. — Il mittente può impartire istruzioni nella lettera di vettura per il caso in cui sopravvenga un impedimento al trasporto.

Se a giudizio della ferrovia dette istruzioni non possono essere eseguite, la ferrovia domanda nuove istruzioni al mittente.

§ 4. — Il mittente che è avvisato di un impedimento al trasporto può dare le sue istruzioni sia alla stazione di partenza, sia alla stazione in cui si trova la merce. Se egli modifica l'indicazione del destinatario o della stazione destinataria o se dà le sue istruzioni ad una stazione diversa dalla stazione mittente, deve iscrivere le sue istruzioni sul duplicato della lettera di vettura che deve essere presentato.

Se la ferrovia dà seguito alle istruzioni del mittente senza aver richiesto la presentazione del duplicato della lettera di vettura e se tale duplicato è stato trasmesso al destinatario, la ferrovia è responsabile verso quest'ultimo del danno che può risultarne.

§ 5. — Se il mittente che sia stato avvisato di un impedimento al trasporto non dà, entro un termine ragionevole, istruzioni che siano eseguibili, si procederà conformemente alle norme previste per gli impedimenti alla riconsegna in vigore presso la ferrovia sulla quale la merce trovasi ferma.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce stessa, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore alle spese che gravano sulla merce, il mittente deve pagare la differenza.

§ 6. — Se l'impedimento al trasporto cessa prima che giungano le istruzioni del mittente, la merce è avviata a destinazione senza attendere queste istruzioni ed il mittente ne è avvertito il più presto possibile.

§ 7. — Se l'impedimento al trasporto si verifica dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22, la ferrovia deve avvisarne il destinatario medesimo, nei confronti del quale le disposizioni dei §§ 1, 2, 5 e 6 sono applicabili per analogia. Il destinatario non è tenuto a presentare il duplicato della lettera di vettura.

§ 8. — Le disposizioni dell'articolo 23 sono applicabili ai trasporti effettuati in base al presente articolo.

Articolo 25

Impedimenti alla riconsegna

§ 1. — Nel caso di impedimenti alla riconsegna della merce, la stazione destinataria deve avvisarne senza indugio il mittente per mezzo della stazione di partenza, chiedendo sue istruzioni. Il

mittente deve essere avvisato senza l'intervento della stazione di partenza, o per lettera, o per telegrafo, o per telescrivente, se egli lo ha chiesto nella lettera di vettura. Le spese di tale avviso gravano sulla merce.

Se l'impedimento alla riconsegna viene a cessare prima dell'arrivo, alla stazione destinataria, delle istruzioni del mittente, la merce viene riconsegnata al destinatario. Della riconsegna deve essere dato avviso senza indugio al mittente con lettera raccomandata; le spese sostenute per tale avviso gravano sulla merce.

Se il destinatario rifiuta la merce, il mittente ha il diritto di dare istruzioni anche se non può presentare il duplicato della lettera di vettura.

Il mittente può anche domandare, nella lettera di vettura, che la merce gli sia rinviata d'ufficio se dovesse sopraggiungere un impedimento alla riconsegna. All'infuori di tale caso, la merce non può essere rinviata al mittente senza il suo espresso consenso.

A meno che le tariffe non dispongano altrimenti, le istruzioni del mittente debbono essere date per mezzo della stazione di partenza.

§ 2. — Per quanto non è previsto nel § 1 e salvo le disposizioni dell'articolo 45, il modo di procedere, nel caso di impedimento alla riconsegna, è stabilito dalle leggi e dai regolamenti valevoli per la ferrovia incaricata della riconsegna stessa.

Se la merce è stata venduta, il provento della vendita, dedotte le spese che gravano sulla merce, deve essere tenuto a disposizione del mittente. Se il provento è inferiore alle spese che gravano sulla merce, il mittente deve pagare la differenza.

§ 3. — Se l'impedimento alla riconsegna interviene dopo che il destinatario abbia modificato il contratto di trasporto in base all'articolo 22, la ferrovia deve avvisare tale destinatario, nei confronti del quale il § 2, secondo alinea, è applicabile per analogia.

§ 4. — Le disposizioni dell'articolo 23 sono applicabili ai trasporti effettuati in base al presente articolo.

TITOLO III

RESPONSABILITÀ. AZIONI

Capitolo I

Responsabilità

Articolo 26

Responsabilità collettiva delle ferrovie

§ 1. — La ferrovia che ha accettato al trasporto la merce con la lettera di vettura è responsabile dell'esecuzione del trasporto stesso per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. — Ciascuna delle ferrovie successive, per il fatto stesso della presa in consegna della merce con la lettera di vettura iniziale, partecipa al contratto di trasporto conformemente alle clausole della lettera di vettura e assume gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni dello articolo 43, § 3, riguardanti la ferrovia destinataria.

Articolo 27

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile del ritardo nella resa, del danno risultante dalla perdita totale o parziale della merce, come pure delle avarie che essa subisce a decorrere dal momento della accettazione al trasporto sino alla riconsegna.

§ 2. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se il ritardo nella resa, la perdita o l'avaria sono stati causati da una colpa dell'avente diritto, da un ordine di questi non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, calo, ecc.) o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare ed alle cui conseguenze essa non poteva ovviare.

§ 3. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti a una o più delle cause sottoindicate:

a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura;

b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per la loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;

c) operazioni di carico effettuate dal mittente o di scarico effettuate dal destinatario in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura, o agli accordi presi col destinatario;

— carico in un carro che presenta un vizio apparente per il mittente o carico difettoso, allorché tale carico sia stato effettuato dal mittente in base alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura;

d) adempimento da parte del mittente, del destinatario o di un mandatario di uno di essi, delle formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative;

e) natura di certe merci, soggette per cause inerenti a tale natura, sia alla perdita totale o parziale, sia all'avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, dispersione;

f) spedizione sotto una denominazione irregolare, inesatta o incompleta di oggetti esclusi dal trasporto; spedizione sotto una denominazione irregolare, inesatta o incompleta, o inosservanza da parte del mittente delle misure precauzionali prescritte per gli oggetti ammessi a determinate condizioni;

g) trasporto di animali vivi;

h) trasporto di spedizioni che, in base alla presente Convenzione, alle disposizioni applicabili o agli accordi presi col mittente e indicati nella lettera di vettura, devono essere effettuate sotto scorta, in quanto la perdita o l'avaria risultino da un rischio che la scorta aveva lo scopo di evitare.

Articolo 28

Onere della prova

§ 1. — La prova che il superamento del termine di resa, la perdita o l'avaria abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 27, § 2, incombe alla ferrovia.

§ 2. — Quando la ferrovia stabilisce che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria è potuta risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 27, § 3, si presume che il danno sia risultato da uno o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Questa presunzione non è applicabile nel caso previsto nell'articolo 27, § 3, lettera *a*), se c'è mancanza di eccezionale importanza o perdita di colli.

Articolo 29

Presunzione in caso di rispedizione

§ 1. — Allorché una spedizione effettuata conformemente alla presente Convenzione è stata rispedita alle condizioni della Convenzione stessa ed una perdita parziale o un'avaria è constatata dopo la rispedizione, si presume ch'essa si sia prodotta nel corso dell'ultimo contratto di trasporto, sempre che si verifichino le seguenti condizioni:

a) la spedizione è rimasta sempre sotto la custodia della ferrovia;

b) la merce è stata rispedita così come è arrivata alla stazione di rispedizione.

§ 2. — La stessa presunzione sussiste quando il contratto di trasporto anteriore alla rispedizione non era soggetto alla presente Convenzione, sempre che detta Convenzione fosse stata applicabile in caso di spedizione diretta tra la prima stazione mittente e l'ultima stazione destinataria.

Articolo 30

Presunzione di perdita della merce. Merce ritrovata

§ 1. — Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare la merce come perduta quando questa non sia stata riconsegnata al destinatario o tenuta a sua disposizione nei trenta giorni successivi alla scadenza dei termini di resa.

§ 2. — L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare per iscritto di essere avvisato senza indugio nel caso in cui la merce sia ritrovata entro l'anno che segue il pagamento dell'indennità. Di tale domanda gli viene dato atto per iscritto.

§ 3. — Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata in una delle stazioni del percorso, contro pagamento delle spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e contro restituzione dell'indennità riscossa, deduzione fatta, eventualmente, delle spese che fossero state comprese in questa indennità, e con riserva di ogni diritto all'indennità, per ritardo nella resa, prevista nello articolo 34 e, se del caso, nell'articolo 36.

§ 4. — In mancanza sia della domanda prevista nel § 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel § 3, oppure se la merce è ritrovata solo dopo un anno dal pagamento della indennità, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale dipende.

Articolo 31

Ammontare dell'indennità per perdita della merce

§ 1. — Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, la ferrovia è tenuta a pagare un'indennità per perdita totale o parziale della merce, questa indennità è calcolata:

in base al corso della borsa,

in mancanza di corso, in base al prezzo corrente sul mercato,

in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario.

Questi elementi di calcolo si riferiscono alle merci della stessa natura e qualità, nel luogo e nel tempo dell'accettazione della merce al trasporto.

L'indennità non può tuttavia superare 50 franchi per ogni chilogrammo di peso lordo mancante, salvo le limitazioni previste nell'articolo 35.

Sono inoltre rimborsati le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto della merce perduta, escluso ogni altro risarcimento.

§ 2. — Se gli elementi che servono di base per il calcolo dell'indennità non sono espressi nella valuta dello Stato nel quale è reclamato il pagamento, la conversione viene fatta in base al cambio del giorno e del luogo del pagamento dell'indennità.

Articolo 32

Limitazione della responsabilità in caso di calo stradale

§ 1. — Per le merci che, a causa della loro natura, subiscono generalmente, per il solo fatto del trasporto, una diminuzione di peso, la ferrovia risponde della sola parte del calo stradale che oltrepassi i limiti di tolleranza seguenti, qualunque sia il percorso effettuato:

a) due per cento del peso, per le merci liquide o consegnate al trasporto allo stato umido, come pure per le seguenti merci:

carboni e coke,
cascami di pelli,
corna e unghioni,
crini,
cuoi,
frutta fresche, secche o cotte,
funghi freschi,
grassi,
lane,
legni di tinta triti o macinati,
legni di liquirizia,
legumi freschi,
luppoli,
mastice fresco,
ossa intere o macinate,
pelli,
pellicce,
pesci secchi,
radici,
sale,
saponi e oli solidi,
scorze,
setole di maiale,
tabacco in foglie fresche,
tabacco trinciato,
tendini d'animali,
torba;

b) uno per cento per tutte le altre merci secche egualmente soggette a calo stradale.

§ 2. — La limitazione di responsabilità prevista nel § 1 non può essere invocata quando sia provato, in base alle circostanze di fatto, che la perdita non sia dipesa dalle cause che giustificano l'anzidetta tolleranza.

§ 3. — Nel caso in cui più colli sono trasportati con una sola lettera di vettura, il calo stradale è calcolato per ciascun collo, quando il peso a partenza di ciascuno di essi sia stato indicato separatamente nella lettera di vettura o possa essere accertato altrimenti.

§ 4. — In caso di perdita totale della merce, non si procede ad alcuna detrazione per calo stradale nel computo dell'indennità.

§ 5. — Le prescrizioni del presente articolo non portano alcuna deroga a quelle degli articoli 27 e 28.

Articolo 33

Ammontare dell'indennità per avaria della merce

In caso di avaria, la ferrovia deve pagare l'ammontare del deprezzamento subito dalla merce, escluso ogni altro risarcimento. Tale ammontare viene calcolato applicando al valore della merce, determinato secondo l'articolo 31, la percentuale di deprezzamento nel luogo di destinazione. Devono

essere inoltre restituite, nella stessa proporzione, le spese previste nell'articolo 31, § 1, ultimo alinea.

Tuttavia, l'indennità non può oltrepassare:

a) se la totalità della spedizione è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b) se soltanto una parte della spedizione è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 34

Ammontare dell'indennità per ritardo nella resa

§ 1. — In caso di ritardo nella resa superiore a 48 ore e se l'avente diritto non fornisce la prova che un danno è derivato da questo ritardo, la ferrovia deve restituire un decimo delle tasse di porto, con un massimo di 50 franchi per spedizione.

§ 2. — Se è fornita la prova che un danno è derivato dal ritardo nella resa, viene pagata per questo danno una indennità che non può oltrepassare il doppio delle tasse di porto.

§ 3. — Le indennità previste nei §§ 1 e 2 non sono cumulabili con quelle dovute per la perdita totale della merce.

In caso di perdita parziale, esse sono pagate, se del caso, per la parte della spedizione non perduta.

In caso di avaria, esse si cumulano, se del caso, con l'indennità prevista nell'articolo 33.

In ogni caso, il cumulo delle indennità previste nei §§ 1 e 2 con quelle previste negli articoli 31 e 33 non può dar luogo al pagamento di una indennità totale superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale della merce.

Articolo 35

Limitazione dell'indennità secondo determinate tariffe

Quando la ferrovia accorda particolari condizioni di trasporto (tariffe speciali od eccezionali) che comportano una riduzione delle tasse di porto calcolate in base alle condizioni ordinarie (tariffe generali), essa può limitare l'indennità dovuta all'avente diritto in caso di ritardo nella resa, perdita o avaria, a condizione che una tale limitazione sia indicata nella tariffa.

Se la limitazione così stabilita risulta da una tariffa applicata solamente su una parte del percorso, essa può essere invocata soltanto quando il fatto che dà luogo all'indennità siasi verificato su detta parte del percorso.

Articolo 36

Ammontare dell'indennità in caso di dichiarazione d'interesse alla riconsegna

Se vi è dichiarazione d'interesse alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 31, 33, 34 e, se del caso, nell'articolo 35, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.

Articolo 37

Ammontare dell'indennità in caso di dolo o di colpa grave imputabile alla ferrovia

In tutti i casi in cui il ritardo nella resa, la perdita totale o parziale o l'avaria subita dalla merce siano causati da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia, questa deve risarcire completamente

l'avente diritto del danno provato. In caso di colpa grave, la responsabilità è tuttavia limitata al doppio dei massimali previsti negli articoli 31, 33, 34, 35 e 36.

Articolo 38

Interessi sulle indennità. Restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità. Tali interessi, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, sono dovuti solo se l'indennità sia superiore ai dieci franchi per ogni lettera di vettura; essi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 41, o, se non esiste reclamo, dal giorno della citazione.

Se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

§ 2. — Ogni indennità indebitamente riscossa deve essere restituita.

Articolo 39

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde degli agenti addetti al suo servizio e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto affidatole.

Tuttavia, se, a richiesta di un interessato, gli agenti della ferrovia compilano lettere di vettura, fanno traduzioni o compiono altre prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto della persona alla quale rendono queste prestazioni.

Articolo 40

Esercizio di azioni extracontrattuali

In tutti i casi regolati dalla presente Convenzione, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla Convenzione medesima.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 39.

CAPITOLO II

RECLAMI AMMINISTRATIVI. AZIONI GIUDIZIARIE. PROCEDURA E PRESCRIZIONE

Articolo 41

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami amministrativi relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 43.

§ 2. — Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 42.

§ 3. — Se il reclamo è presentato dal mittente, egli deve produrre il duplicato della lettera di vettura. In mancanza di tale documento, egli può presentare il reclamo alla ferrovia soltanto con l'autorizzazione del destinatario o se fornisce la prova che questi ha rifiutato la spedizione.

Se il reclamo è presentato dal destinatario, questi deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

§ 4. — La lettera di vettura, il duplicato e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la presentazione in originale della lettera di vettura, del duplicato o dello scontrino dell'assegno per annotarvi l'avvenuta liquidazione.

Articolo 42

Persone che possono esercitare l'azione giudiziaria contro la ferrovia

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione d'una somma pagata in base al contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che ha effettuato il pagamento.

§ 2. — L'azione giudiziaria riguardante gli assegni previsti nell'articolo 19 appartiene soltanto al mittente.

§ 3. — Le altre azioni giudiziarie contro la ferrovia derivanti dal contratto di trasporto appartengono:

a) al mittente, fino al momento in cui il destinatario abbia ritirato la lettera di vettura o abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che gli spettano in base all'articolo 16, § 4, o all'articolo 22;

b) al destinatario, a partire dal momento in cui:

1° ha ritirato la lettera di vettura, o

2° ha accettato la merce, o

3° ha fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 16, § 4, o

4° ha fatto valere i diritti spettantigli in base all'articolo 22. Tuttavia, il diritto di esercitare tale azione si estingue a partire dal momento in cui la persona designata dal destinatario conformemente all'articolo 22, § 1, lettera *c*), abbia ritirato la lettera di vettura o abbia accettato la merce o abbia fatto valere i diritti che gli spettano in base all'articolo 16, § 4.

§ 4. — Per esercitare le sue azioni, il mittente deve presentare il duplicato della lettera di vettura. Tuttavia, in mancanza di questo, egli può esercitare le azioni spettantigli in base al § 3, lettera *a*), soltanto se ne è stato autorizzato dal destinatario o s'egli prova che il destinatario abbia rifiutato la spedizione.

Per esercitare le sue azioni, il destinatario deve produrre la lettera di vettura se gli è stata consegnata.

Articolo 43

Ferrovie contro le quali può essere esercitata l'azione giudiziaria

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata sia contro la ferrovia che ha riscosso questa somma, sia contro la ferrovia a profitto della quale la somma è stata riscossa in più del dovuto.

§ 2. — L'azione giudiziaria riguardante gli assegni, previsti nell'articolo 19, può essere esercitata soltanto contro la ferrovia di partenza.

§ 3. — Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate soltanto contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia destinataria, o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

L'azione giudiziaria può essere esercitata contro la ferrovia destinataria anche se questa non ha ricevuto né la merce, né la lettera di vettura.

§ 4. — Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 5. — L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1, 2 e 3, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 44

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal quale dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando un'impresa esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sé agli effetti dell'applicazione del presente articolo.

Articolo 45

Accertamento della perdita parziale o dell'avaria subita dalla merce

§ 1. — Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale od un'avaria, o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio e, se possibile, in presenza di tale avente diritto, alla redazione di un verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato della merce, il suo peso e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

Una copia di questo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. — L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del verbale, può domandare l'accertamento giudiziario dello stato e del peso della merce, delle cause e dell'ammontare del danno; valgono per la procedura le leggi ed i regolamenti dello Stato dove la constatazione giudiziaria è eseguita.

Articolo 46

Estinzione dell'azione contro la ferrovia

§ 1. — L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, per ritardo nella resa, perdita parziale o avaria.

§ 2. — Tuttavia, l'azione non si estingue:

a) se l'avente diritto fornisce la prova che il danno è stato causato da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia;

b) in caso di reclamo per ritardo nella resa, quando il reclamo è presentato ad una delle ferrovie indicate nell'articolo 43, § 3, nel termine di sessanta giorni, non compreso quello dell'accettazione della merce da parte dell'avente diritto;

c) in caso di reclamo per perdita parziale o per avaria:

1° se la perdita o l'avaria è stata constatata in conformità all'articolo 45, prima che l'avente diritto abbia ritirato la merce;

2° se l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto in conformità all'articolo 45, è stato omesso per colpa della ferrovia;

d) in caso di reclamo per danni non apparenti, la cui esistenza venga accertata dopo il ritiro della merce da parte dell'avente diritto ed alla duplice condizione che:

1° la domanda di accertamento, conformemente all'articolo 45, venga fatta dall'avente diritto appena scoperto il danno e non oltre sette giorni dal ritiro della merce; quando questo termine scade di domenica od in un giorno festivo legalmente riconosciuto, la scadenza è rinviata al primo giorno lavorativo seguente;

2° l'avente diritto provi che il danno si è verificato nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna.

§ 3. — Se la merce è stata rispedita alle condizioni previste nell'articolo 29, § 1, le azioni di indennità per perdita parziale o avaria derivanti da uno dei contratti di trasporto anteriori si estinguono come se si trattasse di un unico contratto.

Articolo 47

Prescrizione dell'azione

§ 1. — L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni, se si tratta:

a) dell'azione per il pagamento di un assegno che la ferrovia abbia già incassato dal destinatario;

b) dell'azione per il pagamento del residuo della somma ricavata da una vendita effettuata dalla ferrovia;

c) di un'azione fondata su di un danno avente per causa il dolo;

d) di un'azione fondata su di un caso di frode;

e) nel caso previsto nell'articolo 29, § 1, di azione fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori alla rispedizione.

§ 2. — La prescrizione decorre:

a) nel caso di azioni per indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella resa: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;

b) nel caso di azioni per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

c) nel caso di azioni per pagamento o per rimborso di tasse di porto, di spese accessorie, di altre spese o di soprattasse, oppure nel caso di azioni per correzione, in caso di irregolare applicazione di tariffa o di errore di calcolo:

1° se vi è stato pagamento: dal giorno del pagamento;

2° se non vi è stato pagamento: dal giorno dell'accettazione della merce al trasporto, se il pagamento incombe al mittente, o dal giorno in cui il destinatario ha ritirato la lettera di vettura, se il pagamento incombe a lui;

3° trattandosi di somme affrancate con bollettino di affrancazione: dal giorno in cui la ferrovia trasmette al mittente il conto delle spese previste nell'articolo 17, § 7; in mancanza di tale trasmissione, il termine per i crediti della ferrovia decorre dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

d) per le azioni della ferrovia per pagamento di una somma corrisposta dal destinatario in luogo e vece del mittente, o viceversa, e che la ferrovia deve restituire all'avente diritto: dal giorno in cui è stata fatta la richiesta di restituzione;

e) per le azioni relative agli assegni previsti nell'articolo 19: dal trentesimo giorno che segue la scadenza del termine di resa;

f) per le azioni per pagamento del residuo di una somma ricavata dalla vendita: dal giorno della vendita;

g) per le azioni per pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;

h) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui può essere esercitato il diritto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel termine.

§ 3. — In caso di reclamo amministrativo rivolto alla ferrovia in conformità all'articolo 41, il corso della prescrizione rimane sospeso fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.

§ 4. — L'azione prescritta non può più essere esercitata, né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

§ 5. — Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dalle leggi e dai regolamenti dello Stato nel quale l'azione è intentata.

Capitolo III

Regolamento dei conti. Regresso delle ferrovie tra loro

Articolo 48

Regolamento dei conti tra le ferrovie

§ 1. — Ogni ferrovia che abbia incassato, o alla partenza o all'arrivo, le spese od altri crediti risultanti dal contratto di trasporto deve pagare alle ferrovie interessate la quota loro spettante di dette spese e di detti crediti.

Le modalità di pagamento sono fissate negli accordi intervenuti tra le ferrovie.

§ 2. — Salvo i propri diritti verso il mittente, la ferrovia di partenza è responsabile delle tasse di porto e delle altre spese che non avesse incassate, mentre il mittente le aveva prese a suo carico sulla lettera di vettura.

§ 3. — Se la ferrovia destinataria effettua la riconsegna della merce senza riscuotere le spese o gli altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, essa ne è responsabile verso le ferrovie precedenti e gli altri interessati.

§ 4. — In caso di mancato pagamento da parte di una delle ferrovie, constatato dall'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, su domanda di una delle ferrovie creditrici, le conseguenze sono sopportate da tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla quota loro spettante sulle tasse di porto.

Resta riservato il diritto di regresso contro la ferrovia della quale è stata constatata l'inadempienza.

Articolo 49

Regresso in caso d'indennità per perdita o per avaria

§ 1. — La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria, in base alle disposizioni della presente Convenzione, ha il diritto di regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

a) la ferrovia, dal cui fatto il danno è stato causato, ne è sola responsabile;

b) se il danno è stato causato da fatto di più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato. Se una tale distinzione non è possibile nel caso concreto, l'onere dell'indennità viene ripartito fra esse secondo le norme stabilite alla lettera *c*);

c) se non può essere provato che il danno è stato causato da fatto di una o più ferrovie, l'onere dell'indennità dovuta è ripartito fra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si è prodotto sulle loro linee. La ripartizione è fatta in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

§ 2. — Nel caso d'insolvibilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

Articolo 50

Regresso in caso d'indennità per ritardo nella resa

§ 1. — Le norme indicate nell'articolo 49 sono estese ai casi di indennità pagate per ritardo nella resa. Se tale ritardo è causato da irregolarità constatate su più ferrovie, l'onere della indennità è ripartito fra loro in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive reti.

§ 2. — I termini di resa stabiliti nell'articolo 11 sono ripartiti nel modo seguente tra le diverse ferrovie che hanno partecipato al trasporto:

a) tra due ferrovie vicine:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali;

2° il termine di trasporto è diviso in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe di ciascuna delle due ferrovie;

b) tra tre o più ferrovie:

1° il termine di spedizione è diviso in parti uguali tra la ferrovia mittente e quella destinataria;

2° un terzo del termine di trasporto è diviso in parti uguali tra tutte le ferrovie partecipanti;

3° gli altri due terzi del termine di trasporto sono ripartiti in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe di ciascuna di dette ferrovie.

§ 3. — I termini supplementari ai quali una ferrovia ha diritto sono attribuiti a detta ferrovia.

§ 4. — L'intervallo tra la consegna della merce alla ferrovia e l'inizio del termine di spedizione è attribuito esclusivamente alla ferrovia di partenza.

§ 5. — La ripartizione di cui sopra entra in considerazione nel solo caso in cui il termine totale di resa non sia stato osservato.

Articolo 51

Procedura di regresso

§ 1. — La ferrovia contro la quale viene esercitata una delle azioni di regresso, previste negli articoli 49 e 50, non può mai contestare la fondatezza del pagamento effettuato dall'amministrazione che esercita il regresso, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria dopo che la citazione fu debitamente notificata a detta ferrovia e questa fu posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa, secondo le circostanze di fatto, i termini per la notificazione e per l'intervento.

§ 2. — La ferrovia che vuole esercitare il suo regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie interessate con le quali non sia venuta a transazione; in difetto, essa perde il diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. — Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. — Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. — Non è permesso proporre l'azione di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda principale di risarcimento.

Articolo 52

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. — Per tutte le azioni di regresso è esclusivamente competente il giudice della sede della ferrovia contro la quale si propone il regresso.

§ 2. — Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra i giudici competenti, in base al § 1, quello davanti al quale vuole proporre la sua domanda.

Articolo 53

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare, mediante accordi, alle norme sulle azioni di regresso reciproche stabilite nel capitolo III.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI DIVERSE

Articolo 54

Applicazione del diritto nazionale

Per quanto non è previsto nella presente Convenzione, nelle disposizioni speciali conformi allo articolo 60, § 4, nelle disposizioni complementari conformi all'articolo 60, § 5, e nelle tariffe internazionali, si applicano le leggi ed i regolamenti nazionali, relativi al trasporto, in vigore nei singoli Stati.

Articolo 55

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dai trasporti sottoposti alla presente Convenzione si applica la procedura del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione.

Articolo 56

Esecuzione delle sentenze. Sequestri e cauzioni

§ 1. — Allorché le sentenze pronunciate, in base alle disposizioni della presente Convenzione, in contraddittorio od in contumacia dal giudice competente sono divenute esecutive a norma delle leggi applicate da questo giudice, esse divengono esecutive in ciascuno degli altri Stati contraenti non appena compiute le formalità prescritte nello Stato interessato. Non è ammessa la revisione di merito della questione.

Questa disposizione non si applica alle sentenze che sono esecutive soltanto provvisoriamente, e nemmeno alle sentenze che impongano all'attore, in seguito al rigetto della sua domanda, il pagamento di un risarcimento, oltre alle spese.

§ 2. — I crediti derivanti da un trasporto internazionale a favore di una ferrovia verso un'altra ferrovia che non dipende dallo stesso Stato non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia titolare dei crediti sequestrati.

§ 3. — Il materiale rotabile della ferrovia e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto e di proprietà della ferrovia, quali casse mobili (containers), attrezzi di carico, copertoni, ecc., non possono essere sequestrati sul territorio di uno Stato diverso da quello cui appartiene la ferrovia proprietaria, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato cui la ferrovia appartiene.

I carri privati e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto, ivi contenuti ed appartenenti al proprietario del carro, non possono formare oggetto di un sequestro, su un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria di quest'ultimo Stato.

§ 4. — Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto internazionale.

Articolo 57

Unità monetaria. Corso di conversione o di accettazione delle valute estere

§ 1. — Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione o nei suoi allegati sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

§ 2. — La ferrovia deve pubblicare i cambi in base ai quali essa effettua la conversione delle tasse di porto, delle altre spese e degli assegni espressi in unità monetarie estere, che sono pagati in valuta nazionale (corsi di conversione).

§ 3. — Analogamente, una ferrovia che accetta in pagamento delle valute estere deve pubblicare a quali corsi essa le accetta (corsi di accettazione).

Articolo 58

Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia

§ 1. — Per facilitare ed assicurare l'esecuzione della presente Convenzione è istituito un Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia incaricato:

a) di ricevere le comunicazioni dei singoli Stati contraenti e di ciascuna ferrovia interessata e di notificarle agli altri Stati ed alle altre ferrovie;

b) di raccogliere, coordinare e pubblicare le notizie di ogni specie che interessino il servizio dei trasporti internazionali;

c) di facilitare, tra le diverse ferrovie, le relazioni finanziarie rese necessarie dal servizio dei trasporti internazionali ed il recupero dei crediti non pagati e di garantire, a questo riguardo, la sicurezza dei rapporti tra le ferrovie;

d) di tentare la conciliazione, su domanda di uno Stato contraente o d'una impresa di trasporto le cui linee siano iscritte nella lista delle linee prevista nell'articolo 59, prestando i suoi buoni uffici o la sua mediazione, oppure con qualsiasi altro mezzo, allo scopo di risolvere le controversie tra i detti Stati o imprese aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

e) di emettere, su domanda delle parti in causa — Stati, imprese di trasporto o utenti — un parere consultivo sulle controversie aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

f) di collaborare alla definizione, in via di arbitrato, dei litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

g) d'istruire le domande di modificazione della presente Convenzione e di proporre, quando occorra, la riunione delle Conferenze previste nell'articolo 69.

§ 2. — Un regolamento speciale costituente l'Allegato II alla presente Convenzione stabilisce la sede, la composizione e l'organizzazione di questo Ufficio, come pure i suoi mezzi d'azione. Esso ne fissa inoltre le condizioni di funzionamento e di sorveglianza.

Articolo 59

Lista delle linee soggette alla Convenzione

§ 1. — L'Ufficio centrale di cui all'articolo 58 è incaricato di compilare, di aggiornare e di pubblicare la lista delle linee soggette alla presente Convenzione. A tale scopo, esso riceve le notifiche degli Stati contraenti relative all'iscrizione in questa lista o alla radiazione da essa delle linee di una ferrovia o di una delle imprese previste nell'articolo 2.

§ 2. — La partecipazione di una nuova linea al servizio dei trasporti internazionali ha luogo solo un mese dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale notifica l'iscrizione di tale linea agli altri Stati.

§ 3. — La radiazione di una linea è fatta dall'Ufficio centrale non appena abbia ricevuto dallo Stato contraente, dal quale venne richiesta l'iscrizione della linea nella lista, la notificazione che detta linea deve essere radiata.

§ 4. — La semplice ricezione dell'avviso proveniente dall'Ufficio Centrale dà immediatamente diritto a ciascuna ferrovia di cessare, con la linea radiata, ogni relazione riguardante i trasporti internazionali, ad eccezione di quelli in corso, che debbono essere condotti a termine.

Articolo 60

Disposizioni speciali per determinati trasporti. Disposizioni complementari

§ 1. — Per il trasporto dei carri privati sono previste disposizioni particolari all'Allegato IV.

§ 2. — Per il trasporto delle casse mobili (containers) sono previste disposizioni particolari all'Allegato V.

§ 3. — Per il trasporto dei colli espressi le ferrovie possono, mediante clausole appropriate delle loro tariffe, concordare l'applicazione di determinate disposizioni speciali, conformi all'Allegato VI.

§ 4. — Per i trasporti qui sotto specificati:

a) trasporti con documenti di trasporto negoziabili;

b) trasporti da riconsegnare soltanto contro restituzione del duplicato della lettera di vettura;

c) trasporti di giornali;

d) trasporti di merci destinate a fiere od esposizioni;

e) trasporti di attrezzi di carico e di mezzi di protezione contro il calore ed il freddo per le merci trasportate;

f) trasporti effettuati con lettere di vettura che non servono come documento di tassazione e di fatturazione,

due o più Stati contraenti, in base ad accordi speciali, ovvero le ferrovie, mediante clausole appropriate delle loro tariffe, possono concordare determinate condizioni adatte a tali trasporti e deroganti alla presente Convenzione.

§ 5. — Le disposizioni complementari che alcuni Stati contraenti o alcune ferrovie partecipanti pubblicano per l'esecuzione della Convenzione sono da essi comunicate all'Ufficio centrale.

Queste disposizioni complementari possono essere messe in vigore, sulle ferrovie che vi hanno aderito, nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato, senza che esse possano derogare alla presente Convenzione.

La loro entrata in vigore è notificata all'Ufficio Centrale.

Articolo 61

Regolamento delle controversie a mezzo di arbitrato

§ 1. — Nel caso che non possano essere regolati tra le parti stesse, i litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione, da una parte, della Convenzione valida come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale e delle disposizioni complementari emanate da taluni Stati contraenti e, da altra parte, degli accordi speciali previsti nell'articolo 60, § 4, possono su domanda delle parti, essere sottoposti a tribunali arbitrali la cui composizione e procedura formano oggetto dell'Allegato VII alla presente Convenzione.

§ 2. — Tuttavia, in caso di litigio tra Stati, le disposizioni dell'Allegato VII non vincolano le parti, le quali possono stabilire liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 3. — Su domanda delle parti, la giurisdizione arbitrale può essere investita:

a) senza pregiudizio della definizione delle controversie in virtù di altre disposizioni legali:

1° dei litigi tra Stati contraenti;

2° dei litigi tra Stati contraenti da una parte e Stati non contraenti dall'altra;

3° dei litigi tra Stati non contraenti,

purché, nei due ultimi casi, la Convenzione sia applicabile come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale;

b) dei litigi tra imprese di trasporto;

c) dei litigi tra imprese di trasporto e utenti;

d) dei litigi tra utenti.

§ 4. — La messa in atto della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda la sospensione e l'interruzione della prescrizione del credito litigioso, lo stesso effetto dell'azione intentata davanti al tribunale ordinario.

§ 5. — Le sentenze pronunziate dai tribunali arbitrali nei confronti delle imprese di trasporto o degli untenti sono esecutive in ciascuno degli Stati contraenti, appena siano state compiute le formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo.

TITOLO V

DISPOSIZIONI ECCEZIONALI

Articolo 62

Deroghe temporanee

§ 1. — Se la situazione economica e finanziaria di uno Stato è di natura tale da provocare gravi difficoltà per l'applicazione delle disposizioni del titolo III, capitolo III, della Convenzione, ogni Stato può, sia con disposizioni inserite nelle tariffe, sia con atti di potere pubblico, quali le autorizzazioni generali o particolari date alle amministrazioni ferroviarie, derogare alle disposizioni degli articoli 17, 19 e 21 della Convenzione, decidendo per determinati traffici:

a) che le spedizioni in partenza da tale Stato siano affrancate:

1° o sino alle sue frontiere,

2° o almeno sino alle sue frontiere;

b) che le spedizioni a destinazione di tale Stato siano affrancate in partenza:

1° o almeno fino alle sue frontiere, in quanto lo Stato di partenza non abbia a ricorrere alla restrizione prevista sub *a*) 1°,

2° o tutt'al più fino alle sue frontiere;

c) che le spedizioni, sia in provenienza, sia a destinazione di questo Stato, non possano essere gravate d'alcun assegno e che non siano ammesse spese anticipate, o che gli assegni e le spese anticipate siano ammessi soltanto in certi limiti;

d) che non sia permesso al mittente di modificare il contratto di trasporto per quanto concerne il Paese destinatario, l'affrancazione e l'assegno.

§ 2. — Alle medesime condizioni, gli Stati possono, con autorizzazioni generali o particolari date alle amministrazioni ferroviarie, derogare alle disposizioni degli articoli 17, 19, 21 e 22 della Convenzione decidendo, nelle loro reciproche relazioni:

a) che le norme di pagamento delle spese siano particolarmente fissate dopo accordi tra le ferrovie interessate a dette norme.

Queste norme non possono contenere modalità non previste nell'articolo 17;

b) che certe domande di modificazioni del contratto di trasporto non siano ammesse.

§ 3. — I provvedimenti adottati in conformità dei §§ 1 e 2 sono comunicati all'Ufficio centrale. I provvedimenti indicati nel § 1 entreranno in vigore al più presto allo scadere del termine di

otto giorni a decorrere dalla data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà notificato il provvedimento agli altri Stati.

I provvedimenti indicati nel § 2 entreranno in vigore al più presto allo scadere del termine di due giorni dopo la loro pubblicazione negli Stati interessati.

§ 4. — I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 63

Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. — Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nel § 1 dello articolo 2, ciascuno Stato può, chiedendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alla Convenzione, aggiungere a quelle previste nell'articolo 27 l'insieme delle cause di esonero enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella resa siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico della merce a bordo della nave fino a quello del suo scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

a) atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;

b) innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole diligenza da parte sua per metter la nave in condizione di navigabilità o per assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce;

c) incendio, a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio, pilota o dai suoi addetti;

d) pericoli, rischi o infortuni di mare o di altre acque navigabili;

e) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare;

f) carico della merce sul ponte della nave, purché essa sia stata caricata sul ponte col consenso dato dal mittente nella lettera di vettura, e ch'essa non sia caricata su un carro ferroviario.

Le cause di esonero di cui sopra non sopprimono né diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore, e, in particolare, quello di impiegare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizione di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti, o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove la merce è caricata, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare la merce.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se, per una colpa diversa da quella prevista alla lettera *a*), l'avente diritto provi che il ritardo nella resa, la perdita o l'avaria sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o suoi addetti.

§ 2. — Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata nell'articolo 1, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve, preliminarmente, formare oggetto di un accordo tra questi Stati.

§ 3. — I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entreranno in vigore, al più presto, trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili alle spedizioni in corso di trasporto.

Articolo 64

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù della presente Convenzione, quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in virtù delle prescrizioni speciali in vigore in uno Stato contraente regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare od un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

TITOLO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 65

Firma

La presente Convenzione, i cui Allegati ne costituiscono parte integrante, resta aperta fino al 30 aprile 1970 alla firma degli Stati precedentemente contraenti e di quelli che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza ordinaria di revisione.

Articolo 66

Ratifica. Entrata in vigore

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica verranno depositati, il più presto possibile, presso il Governo svizzero.

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati od al più tardi un anno dopo la firma, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati nell'intento di esaminare con essi la possibilità di mettere in vigore la Convenzione.

Articolo 67

Adesione alla Convenzione

§ 1. — Ogni Stato non firmatario che voglia aderire alla presente Convenzione indirizza la sua domanda al Governo svizzero, il quale la comunica a tutti gli Stati contraenti con un rapporto dell'Ufficio centrale sulla situazione delle ferrovie dello Stato richiedente per quanto riguarda i trasporti internazionali.

§ 2. — Se nel termine di sei mesi dalla data di detto avviso, due Stati almeno non abbiano notificato al Governo svizzero la loro opposizione, la domanda è ammessa di pieno diritto e ne è dato avviso dal Governo svizzero allo Stato richiedente e a tutti gli Stati contraenti.

Diversamente, il Governo svizzero notifica a tutti gli Stati contraenti ed allo Stato richiedente che l'esame della domanda è differito.

§ 3. — Ogni ammissione produce i suoi effetti un mese dopo la data dell'avviso inviato dal Governo svizzero, o, se allo spirare di detto termine la Convenzione non è ancora in vigore, alla data dell'entrata in vigore della medesima.

Articolo 68

Durata dell'impegno degli Stati contraenti

§ 1. — La durata della presente Convenzione è illimitata. Tuttavia, ogni Stato contraente può ritirarsi alle seguenti condizioni:

Per ogni Stato contraente, la Convenzione è valevole fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Ogni Stato che voglia ritirarsi allo spirare di detto periodo deve notificare la sua intenzione, almeno un anno prima di detta data, al Governo svizzero, che ne informerà tutti gli Stati contraenti.

In mancanza di tale notificazione nel termine indicato, l'impegno sarà prorogato di pieno diritto per un periodo di tre anni e così di seguito di tre anni in tre anni, se non è data disdetta almeno un anno prima del 31 dicembre dell'ultimo anno di ogni periodo triennale.

§ 2. — Gli Stati ammessi a partecipare alla Convenzione nel corso del periodo quinquennale, o di uno dei periodi triennali, sono impegnati sino alla fine di questo periodo e poi sino alla fine di ciascuno dei periodi seguenti, sempre che non abbiano dato la disdetta almeno un anno prima dello spirare di uno di essi.

Articolo 69

Revisione della Convenzione

§ 1. — I Delegati degli Stati contraenti si riuniscono per la revisione della Convenzione, su convocazione del Governo svizzero, al più tardi cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

Su domanda di almeno un terzo degli Stati contraenti viene convocata una Conferenza prima di quest'epoca.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, il Governo svizzero invita anche Stati non contraenti.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alla Conferenza rappresentanti:

a) d'organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti;

b) d'organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti.

La partecipazione ai dibattiti di delegazioni degli Stati non contraenti, nonché quella delle organizzazioni internazionali indicate al quarto capoverso, è disciplinata, per ogni Conferenza, dal regolamento delle deliberazioni.

D'intesa con la maggioranza dei Governi degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale può, prima delle Conferenze di revisione ordinarie e straordinarie, convocare Commissioni per l'esame preliminare delle proposte di revisione. Le disposizioni dell'Allegato III sono applicabili per analogia a tali Commissioni; per quanto riguarda l'articolo 6 di detto Allegato, è applicabile alle Commissioni preliminari la disposizione relativa alla Commissione di revisione.

§ 2. — L'entrata in vigore della nuova Convenzione risultante dalla Conferenza di revisione comporta l'abrogazione della precedente Convenzione e dei suoi Allegati anche nei riguardi di Stati contraenti che non ratificassero la nuova Convenzione.

§ 3. — Nell'intervallo tra la Conferenza di revisione, gli articoli 3, 4, 5 § 5, 6, 7 (eccetto il § 1), 8 (eccetto il (§ 1), 10 (eccetto il § 6, secondo alinea), 11, 12 (eccetto il § 4), 13, 14 (eccetto il § 2, secondo alinea), 15 (eccetto il § 1, primo alinea), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (eccetto il § 5) e gli Allegati VI e VII possono essere modificati da una Commis-

sione di revisione. L'organizzazione ed il funzionamento di tale Commissione formano oggetto dello Allegato III alla presente Convenzione.

Le decisioni della Commissione di revisione sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'Ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

§ 4. — In vista di modificare:

a) il Regolamento internazionale per il trasporto delle merci pericolose per ferrovia (Allegato I),

b) il Regolamento internazionale per il trasporto dei carri privati (Allegato IV) e

c) il Regolamento internazionale per il trasporto delle casse mobili (containers) (Allegato V), sono istituite Commissioni di esperti la cui organizzazione e il cui funzionamento formano oggetto di uno statuto che costituisce l'Allegato III alla presente Convenzione.

Le decisioni delle Commissioni di esperti sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

Articolo 70

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

La presente Convenzione è stata conclusa e firmata in lingua francese, secondo l'uso diplomatico corrente.

Al testo francese sono aggiunti un testo in lingua tedesca, un testo in lingua inglese, un testo in lingua italiana ed un testo in lingua araba, i quali hanno il valore di traduzioni ufficiali.

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(*Seguono le firme*)

ALLEGATO I
(Articoli 3 e 4)

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DELLE MERCI PERICOLOSE PER FERROVIE (RID)

(Testo sottoposto a procedura di revisione speciale e pubblicato in edizione a parte)

ALLEGATO II
(Articolo 58)

REGOLAMENTO RELATIVO ALL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA (OCTI)

Articolo 1

§ 1. — L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI) ha sede a Berna, sotto gli auspici del Governo svizzero.

Il controllo della sua attività, sia sul piano amministrativo, sia sul piano finanziario, si svolge nell'ambito delle disposizioni dell'articolo 58 della Convenzione ed è affidato ad un Comitato amministrativo.

A tale scopo, il Comitato amministrativo:

a) vigila sulla buona applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, delle Convenzioni, nonché degli altri testi scaturiti dalle conferenze di revisione e raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione di tali Convenzioni e testi;

b) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli siano sottoposte da uno Stato contraente o dal direttore dell'Ufficio.

§ 2. — *a*) Il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti.

b) La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente nel Comitato e ne assume la presidenza. Gli altri Stati membri sono nominati per cinque anni. Per ciascun periodo quinquennale, una Conferenza diplomatica stabilisce, su proposta del Comitato amministrativo in carica, la composizione del Comitato amministrativo, tenendo conto di un'equa ripartizione geografica.

c) Se una vacanza si produce fra gli Stati membri, il Comitato amministrativo designa di sua iniziativa un altro Stato contraente per occupare il seggio vacante.

d) Ogni Stato membro designa, come delegato al Comitato amministrativo, una persona qualificata per la sua esperienza in materia di trasporti internazionali.

e) Il Comitato amministrativo stabilisce il suo regolamento interno e si organizza da se stesso.

Detto Comitato tiene almeno una riunione ordinaria all'anno: inoltre, tiene riunioni straordinarie quando almeno tre Stati membri ne facciano domanda.

La segreteria del Comitato amministrativo è assunta dall'Ufficio centrale.

I verbali delle sedute del Comitato amministrativo sono inviati a tutti gli Stati contraenti.

f) Le funzioni di delegato di uno Stato membro sono gratuite e le spese di trasferta che esse comportano sono a carico di tale Stato.

§ 3. — *a*) Il Comitato amministrativo stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale.

b) Il Comitato amministrativo nomina il direttore generale, il vice-direttore generale, i consiglieri ed i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; il Governo svizzero gli presenta delle proposte per la nomina del direttore generale e del vice-direttore generale. Per queste nomine, il Comitato amministrativo tiene conto in modo particolare della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica.

c) Il Comitato amministrativo approva il bilancio preventivo annuale dell'Ufficio centrale, tenendo conto delle disposizioni del successivo articolo 2: esso approva inoltre il rapporto annuale di gestione.

La verifica della contabilità dell'Ufficio centrale, la quale si riferisce esclusivamente alla concordanza delle scritture e dei documenti contabili, nell'ambito del bilancio, è esercitata dal Governo svizzero. Quest'ultimo trasmette detta contabilità, con un rapporto, al Comitato amministrativo. Il Comitato amministrativo comunica agli Stati contraenti, unitamente al rapporto di gestione dell'Ufficio centrale e all'estratto dei conti annuali di quest'ultimo, le decisioni, risoluzioni e raccomandazioni che è chiamato a formulare.

d) Il Comitato amministrativo sottopone ad ogni conferenza diplomatica incaricata di fissare la sua composizione, almeno due mesi prima dell'apertura di quest'ultima, un rapporto sull'insieme della sua attività svolta dopo la conferenza precedente.

Articolo 2

§ 1. — Le spese dell'Ufficio centrale sono sostenute dagli Stati contraenti proporzionalmente alla lunghezza delle linee ferroviarie o dei percorsi ai quali si applica la Convenzione. Tuttavia, le linee di navigazione partecipano alle spese in proporzione alla sola metà dei loro percorsi. Per ogni Stato, il contributo non può superare un ammontare fisso per chilometro. Su proposta del Comitato amministrativo in carica, tale ammontare è fissato per ogni periodo quinquennale dalla Conferenza diplomatica incaricata, in virtù delle disposizioni dell'articolo 1, § 2 *b*) del presente Regolamento, di stabilire la composizione del Comitato amministrativo per questo stesso periodo. Eccezionalmente, questo contributo può, mediante accordo tra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, e con l'approvazione del Comitato amministrativo, essere ridotto del 50 per cento al massimo per linee esercitate in particolari condizioni. L'ammontare del credito annuale inerente al chilometraggio è fissato dal Comitato amministrativo, per ogni esercizio, dopo aver sentito l'Ufficio centrale. Detto ammontare è percepito sempre totalmente. Quando le spese effettive dell'Ufficio centrale non abbiano raggiunto l'ammontare del credito calcolato su questa base, la differenza non spesa è versata ad un fondo di riserva.

§ 2. — In occasione dell'invio del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali agli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita questi ultimi a versare la loro quota di contributo per le spese dell'esercizio decorso. Lo Stato che, alla data del 1° ottobre, non avesse versato la sua quota, riceverà un secondo invito a pagare. Se tale richiamo rimane senza esito, l'Ufficio centrale lo rinnova all'inizio dell'anno successivo, in occasione dell'invio del suo rapporto di gestione per l'esercizio decorso. Se al 1° luglio successivo, non è stato tenuto alcun conto di detto richiamo, un quarto invito viene rivolto allo Stato ritardatario per indurlo a pagare le due annualità scadute. In caso di esito negativo, l'Ufficio centrale l'avverte, tre mesi dopo, che, se l'atteso versamento non ha luogo entro la fine dell'anno, il mancato pagamento sarà interpretato come tacita manifestazione della sua volontà di ritirarsi dalla Convenzione. Se quest'ultimo passo non ha effetto prima del 31 dicembre, l'Ufficio centrale, prendendo atto della volontà, tacitamente espressa dallo Stato moroso, di ritirarsi dalla Convenzione, procede a radiare le linee di questo Stato dalla lista delle linee ammesse al servizio dei trasporti internazionali.

§ 3. — Gli importi non riscossi devono, per quanto possibile, essere coperti mediante i crediti ordinari di cui dispone l'Ufficio centrale e possono essere ripartiti su quattro esercizi. La parte del disavanzo che non fosse stato possibile colmare nel modo anzidetto è portata in un conto speciale, a debito degli altri Stati contraenti, in proporzione al numero dei chilometri di linee soggette alla Convenzione all'epoca della messa in conto. Ogni Stato sarà addebitato nella misura in cui esso ha partecipato alla Convenzione con lo Stato moroso durante il periodo dei due anni che hanno preceduto il ritiro di detto Stato.

§ 4. — Lo Stato, le cui linee sono state radiate nelle condizioni indicate nel § 2 suddetto, può farle riammettere al servizio dei trasporti internazionali solamente pagando, in via preliminare, le somme delle quali è rimasto debitore, per gli anni rispettivi, maggiorate dell'interesse del cinque per

cento da calcolare dalla fine del sesto mese trascorso dopo il giorno in cui l'Ufficio centrale lo invitò per la prima volta a pagare le quote di contribuzione che gli fanno carico.

Articolo 3

§ 1. — L'Ufficio centrale pubblica un bollettino mensile contenente le informazioni necessarie per l'applicazione della Convenzione e, in particolare, le comunicazioni relative alla lista delle linee ferroviarie e d'altre imprese, come pure agli oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni; detto bollettino contiene anche gli studi che l'Ufficio centrale ritenga utile pubblicarvi.

§ 2. — Il bollettino è redatto in francese e in tedesco. Un esemplare è spedito gratuitamente ad ogni Stato contraente e ad ognuna delle amministrazioni interessate. Gli altri esemplari richiesti debbono essere pagati ad un prezzo stabilito dall'Ufficio centrale.

Articolo 4

§ 1. — Le distinte e i crediti per trasporti internazionali rimasti insoluti possono essere indirizzati dall'impresa creditrice all'Ufficio centrale, affinché questo ne faciliti il ricupero. A tale scopo, l'Ufficio centrale mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. — Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi di rifiuto addotti siano sufficientemente fondati, esso rinvia le parti al giudice competente o, se le parti ne fanno domanda, al tribunale arbitrale previsto nell'articolo 61 della Convenzione (Allegato VII).

§ 3. — Quando l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può dopo aver consultato un esperto dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito; la somma così versata deve restare in deposito fino alla decisione di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale previsto nell'articolo 61 della Convenzione (Allegato VII).

§ 4. — Nel caso in cui un'impresa di trasporto non abbia dato seguito, entro quindici giorni, alle ingiunzioni dell'Ufficio centrale, viene nuovamente messa in mora, con indicazione delle conseguenze del suo rifiuto.

§ 5. — Trascorso infruttuoso il periodo di dieci giorni dopo questa nuova messa in mora, l'Ufficio centrale invia allo Stato contraente, dal quale dipende l'impresa di trasporto, una comunicazione motivata, invitandolo ad esaminare le misure da prendere e, particolarmente, se esso debba mantenere sulla lista le linee dell'impresa di trasporto debitrice.

§ 6. — Se lo Stato contraente dal quale dipende l'impresa di trasporto debitrice dichiara che, nonostante il mancato pagamento, non ritiene di dover far cancellare dalla lista detta impresa, o se esso lascia senza risposta per sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa di pieno diritto che detto Stato si faccia garante della solvibilità dell'impresa, per quanto concerne i crediti risultanti dai trasporti internazionali.

Articolo 5

Per coprire le spese particolari risultanti dall'attività prevista nell'articolo 58, § 1, lettere da *d*) a *f*) della Convenzione, viene percepito un compenso. L'ammontare di questo compenso è fissato dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

ALLEGATO III
(Articolo 69, §§ 3 e 4)

STATUTO RELATIVO ALLA COMMISSIONE DI REVISIONE ED ALLE COMMISSIONI DI ESPERTI

Articolo 1

I Governi degli Stati contraenti comunicano le loro proposte riguardanti le questioni che rientrano nella competenza delle Commissioni all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, il quale le porta immediatamente a conoscenza degli altri Stati contraenti.

Articolo 2

L'Ufficio centrale invita le Commissioni a riunirsi ogni volta che se ne presenti la necessità, oppure su domanda di almeno cinque Stati contraenti.

Tutti gli Stati contraenti sono avvertiti, due mesi prima, delle sessioni delle Commissioni. L'avviso deve indicare esattamente le questioni delle quali è richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno.

Articolo 3

Tutti gli Stati contraenti possono prendere parte ai lavori delle Commissioni.

Uno Stato può farsi rappresentare da un altro Stato; tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

Ogni Stato sostiene le spese dei suoi rappresentanti.

Articolo 4

L'Ufficio centrale istruisce le questioni da trattare ed assume il servizio di segreteria delle Commissioni.

Il Direttore generale dell'Ufficio centrale od il suo rappresentante partecipa alle sedute delle Commissioni con voto consultivo.

Articolo 5

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alle sedute delle Commissioni, con voto consultivo, rappresentanti:

a) di Stati non contraenti;

b) di organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti, a condizione di reciprocità;

c) di organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti, a condizione di reciprocità.

Articolo 6

La Commissione di revisione è validamente costituita quando vi siano rappresentati la metà degli Stati contraenti; le Commissioni di esperti sono validamente costituite quando vi siano rappresentati un terzo degli Stati contraenti.

Articolo 7

Le Commissioni designano un presidente ed uno o due vice-presidenti per ogni sessione.

Articolo 8

Le deliberazioni hanno luogo in francese e in tedesco. Gli interventi dei membri della Commissione sono tradotti immediatamente oralmente e nella parte essenziale. Il testo delle proposte e le comunicazioni del presidente sono tradotti per esteso.

Articolo 9

Il voto ha luogo per delegazione e, su domanda, per appello nominale; ogni delegazione di uno Stato contraente rappresentato alla seduta ha diritto a un voto.

Una proposta viene approvata se il numero dei voti positivi è:

a) almeno uguale ad un terzo del numero degli Stati rappresentati nella Commissione;

b) superiore al numero dei voti negativi.

Articolo 10

I verbali delle sedute riassumono le deliberazioni nelle due lingue.

Le proposte e le decisioni debbono esservi inserite testualmente nelle due lingue. In caso di divergenza tra il testo francese e il testo tedesco del verbale, per quanto concerne le decisioni, fa fede il testo francese.

I verbali sono distribuiti ai membri il più presto possibile.

Se la loro approvazione non può aver luogo durante la sessione, i membri comunicheranno alla segreteria, entro un congruo termine, le eventuali correzioni.

Articolo 11

Per facilitare i lavori, le Commissioni possono costituire sottocommissioni; esse possono anche costituire sottocommissioni incaricate di preparare determinate questioni per una ulteriore sessione.

Ogni sottocommissione designa un presidente, un vice-presidente e, se la necessità lo richiede, un relatore. Per il rimanente, alle sottocommissioni sono applicabili, per analogia, le disposizioni degli articoli da 1 a 5 e da 8 a 10.

ALLEGATO IV
(Articolo 60, § 1)

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI CARRI PRIVATI (RIP)

(Testo sottoposto a procedura di revisione speciale e pubblicato in edizione a parte)

ALLEGATO V
(Articolo 60, § 2)

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DELLE CASSE MOBILI (CONTAINERS) (RICo)

(Testo sottoposto a procedura di revisione speciale e pubblicato in edizione a parte)

ALLEGATO VI
(Articolo 60, § 3)

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER IL TRASPORTO DEI COLLI ESPRESSI
(RIEx)

§ 1. — Si considerano come colli espressi soltanto le merci trasportate in modo particolarmente rapido, alle condizioni di una tariffa internazionale.

Si ammettono come colli espressi soltanto le merci che possono normalmente essere caricate nel bagagliaio dei treni viaggiatori. Tuttavia le tariffe possono prevedere deroghe a questa norma.

§ 2. — Sono escluse dal trasporto le merci indicate nell'articolo 3 della presente Convenzione. Le materie e gli oggetti elencati nell'Allegato I alla Convenzione o quelli contemplati negli accordi particolari conclusi in virtù delle disposizioni dell'articolo 4, § 2, della Convenzione, sono ammessi al trasporto come colli espressi solo in quanto tale modo di trasporto sia espressamente previsto nel suddetto Allegato o nei suddetti accordi. Le tariffe stabiliscono se anche altre merci possono essere escluse dal trasporto o essere ammesse a determinate condizioni.

§ 3. — I colli espressi possono essere consegnati al trasporto con un documento diverso da quello previsto nell'articolo 6, § 1, della presente Convenzione. Il modello da utilizzare e le indicazioni che debbono o possono esservi iscritte sono stabilite nella tariffa. In ogni caso detto documento deve contenere le seguenti indicazioni:

a) il nome della stazione di partenza e di quella destinataria;

b) il nome e l'indirizzo del mittente e del destinatario;

c) il numero dei colli, il genere dell'imballaggio e la designazione delle merci;

d) la designazione dei documenti uniti per l'adempimento delle formalità richieste dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative.

§ 4. — Il mittente è responsabile della esattezza delle indicazioni e dichiarazioni iscritte, nel documento di trasporto, da lui stesso o, in base alle sue indicazioni, dalla ferrovia; egli sopporta tutte le conseguenze derivanti dal fatto che tali indicazioni o dichiarazioni risultino irregolari, inesatte o incomplete.

§ 5. — I colli espressi debbono essere trasportati con mezzi rapidi, nei termini previsti nelle tariffe. I termini di resa debbono essere, in ogni caso, più ridotti di quelli applicati alle spedizioni a grande velocità.

§ 6. — Le tariffe possono anche prevedere deroghe alle disposizioni della presente Convenzione diverse da quelle sopra specificate; tuttavia non sono ammesse deroghe alle disposizioni degli articoli 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 e da 37 a 47 incluso di detta Convenzione.

Purché le prescrizioni che precedono e quelle delle tariffe non vi ostino, le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili al trasporto dei colli espressi.

ALLEGATO VII
(Articolo 61)

REGOLAMENTO D'ARBITRATO

Articolo 1

Numero degli arbitri

I tribunali arbitrali costituiti per giudicare su litigi diversi da quelli tra Stati si comporranno di uno, di tre o di cinque arbitri, secondo gli accordi del compromesso.

Articolo 2

Scelta degli arbitri

§ 1. — È prestabilita una lista degli arbitri. Ogni Stato contraente può designare al massimo due suoi cittadini, esperti del diritto internazionale dei trasporti, perché siano iscritti nella lista degli arbitri, che viene compilata e aggiornata dal Governo svizzero.

§ 2. — Se il compromesso prevede un arbitro unico, questo è scelto di comune accordo dalle parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna parte ne sceglie uno o due, secondo il caso.

Gli arbitri scelti secondo l'alinea precedente designano di comune accordo, secondo il caso, il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il tribunale arbitrale.

Se le parti non sono d'accordo sulla scelta dell'arbitro unico o se gli arbitri scelti dalle parti non sono d'accordo sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, secondo il caso, il tribunale arbitrale è completato da un arbitro designato dal Presidente del Tribunale federale svizzero, su richiesta dell'Ufficio centrale.

Il tribunale arbitrale è composto di persone comprese nella lista citata nel § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

§ 3. — L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro debbono essere di nazionalità diversa da quella delle parti.

L'intervento nel litigio d'una parte terza resta senza effetto per quanto concerne la composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 3

Compromesso

Le parti che ricorrono all'arbitrato concludono un compromesso che specifica particolarmente:

a) l'oggetto della controversia, determinato nel modo più preciso e chiaro possibile;

b) la composizione del tribunale e i termini utili per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;

c) il luogo del tribunale.

Per l'apertura della procedura arbitrale, il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale.

Articolo 4

Procedura

Il tribunale arbitrale decide esso stesso sulla procedura da seguire, tenendo particolarmente conto delle seguenti disposizioni:

a) il tribunale arbitrale istruisce e giudica le cause di cui è investito in base agli elementi forniti dalle parti senza essere vincolato, allorché è chiamato a pronunziarsi in diritto, dalle interpretazioni delle parti medesime;

b) il tribunale non può accordare di più o cosa diversa dalle conclusioni del richiedente, né meno di quanto il convenuto ha riconosciuto come dovuto;

c) la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti tramite l'Ufficio centrale;

d) salvo contraria disposizione di diritto imperativo del luogo ove ha sede il tribunale arbitrale, la sentenza arbitrale non è suscettibile di ricorso, fatta eccezione tuttavia dei casi di revisione o di nullità.

Articolo 5

Cancelleria del tribunale

L'Ufficio centrale funziona come cancelleria del tribunale arbitrale.

Articolo 6

Spese

La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali, compresi gli onorari degli arbitri, e decide a quale delle parti ne incomba il pagamento o in quale proporzione dette spese sono suddivise tra le parti medesime.

CONVENZIONE INTERNAZIONALE

per

IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI PER FERROVIA

(CIV)

del 7 febbraio 1970

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI,

avendo riconosciuto la necessità di sottoporre a revisione la Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia, firmata a Berna il 25 febbraio 1961, hanno deciso, in conformità dell'articolo 68 della Convenzione stessa, di concludere una nuova Convenzione a tale scopo ed hanno concordato i seguenti articoli:

TITOLO I

OGGETTO E PORTATA DELLA CONVENZIONE

Articolo 1

Ferrovie e trasporti ai quali si applica la Convenzione

§ 1. — La presente Convenzione si applica, salvo le eccezioni previste nei paragrafi seguenti, a tutti i trasporti di viaggiatori e di bagagli che si effettuano con documenti di trasporto internazionali validi per un percorso che tocchi i territori di almeno due Stati contraenti e che comprenda esclusivamente linee iscritte nella lista compilata a norma dell'articolo 55.

§ 2. — I trasporti la cui stazione (1) di partenza e quella destinataria sono situate sul territorio di uno stesso Stato e che toccano il territorio di un altro Stato solamente in transito non sono soggetti alla presente Convenzione:

a) quando le linee percorse in transito sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza;

b) anche quando le linee percorse in transito non sono esercitate esclusivamente da una ferrovia dello Stato di partenza, se gli Stati o le ferrovie interessati abbiano concluso accordi in virtù dei quali questi trasporti non sono considerati come internazionali.

(1) Per «stazione» s'intendono anche i porti dei servizi di navigazione e ogni impianto dei servizi automobilistici aperti al pubblico per l'esecuzione del contratto di trasporto.

§ 3. — I trasporti fra stazioni di due Stati limitrofi e tra stazioni di due Stati in transito per il territorio di un terzo Stato, se si effettuano su linee esercitate esclusivamente da ferrovie di uno di questi tre Stati e se le leggi e i regolamenti di uno di tali Stati non vi si oppongano, sono soggetti al diritto dello Stato cui appartengono le ferrovie esercenti le linee sulle quali si effettua il trasporto.

§ 4. — Le tariffe internazionali stabiliscono le relazioni per le quali vengono rilasciati documenti di trasporto internazionali.

Articolo 2

Disposizioni relative ai trasporti combinati

§ 1. — Nella lista di cui all'articolo 1, oltre alle ferrovie, possono essere iscritte le linee regolari di servizi automobilistici o di navigazione che completino percorsi ferroviari e sulle quali siano effettuati i trasporti internazionali, sotto riserva che quando esse colleghino almeno due Stati contraenti possono essere iscritte nella lista soltanto con il consenso comune di tali Stati.

§ 2. — Le imprese esercenti tali linee hanno tutti gli obblighi e tutti i diritti stabiliti per le ferrovie dalla presente Convenzione, salvo le deroghe rese necessarie dalle diverse modalità del trasporto. Tuttavia, non è permesso derogare alle regole sulla responsabilità stabilite dalla presente Convenzione.

§ 3. — Lo Stato che desidera fare iscrivere nella lista una delle linee designate nel paragrafo 1 deve provvedere affinché le deroghe previste nel paragrafo 2 siano pubblicate con le stesse forme delle tariffe.

§ 4. — Per i trasporti internazionali eseguiti in parte da ferrovie ed in parte da servizi di trasporto diversi da quelli indicati nel paragrafo 1, le ferrovie possono concordare con le imprese di trasporto interessate disposizioni tariffarie con regime giuridico diverso da quello della presente Convenzione, per tener conto delle peculiarità di ciascun modo di trasporto. In tale caso, le ferrovie possono prescrivere l'uso di un documento di trasporto diverso da quello contemplato dalla presente Convenzione.

Articolo 3

Obbligo al trasporto per la ferrovia

§ 1. — La ferrovia deve effettuare, alle condizioni della presente Convenzione, qualunque trasporto di viaggiatori o di bagagli, purché:

a) il viaggiatore osservi le prescrizioni della presente Convenzione e delle tariffe internazionali;

b) il trasporto sia possibile con i mezzi ordinari di trasporto;

c) il trasporto non sia impedito da circostanze che la ferrovia non possa evitare ed alle quali non dipenda da essa ovviare.

§ 2. — Quando l'autorità competente abbia deciso che il servizio sia soppresso o sospeso in tutto o in parte, i provvedimenti adottati a tale scopo devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie, le quali hanno l'obbligo di informare in proposito le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.

§ 3. — Qualsiasi infrazione commessa dalla ferrovia alle disposizioni del presente articolo può dar luogo ad azione per il risarcimento del danno causato.

TITOLO II

DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

Capitolo I

Trasporto di viaggiatori

Articolo 4

Diritto al trasporto

Il viaggiatore deve, fin dall'inizio del viaggio e salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, munirsi di un titolo di trasporto valido. Egli deve conservarlo per tutta la durata del viaggio, presentarlo, a richiesta, agli agenti incaricati del controllo e restituirlo a viaggio ultimato.

Articolo 5

Biglietti

§ 1. — I biglietti rilasciati per un trasporto internazionale regolato dalla presente Convenzione debbono portare la sigla Φ.

§ 2. — I biglietti debbono portare le seguenti indicazioni, salve le eccezioni previste dalle tariffe internazionali:

a) stazioni di partenza e di destinazione;
b) itinerario; se è ammessa la facoltà di servirsi di diversi itinerari o di diversi mezzi di trasporto, si dovrà farne menzione;
c) categoria del treno e classe;
d) prezzo del trasporto;
e) giorno d'inizio della validità;
f) durata della validità.

§ 3. — Le tariffe internazionali o gli accordi tra ferrovie stabiliscono in quale lingua i biglietti debbono essere stampati e compilati, nonché la loro forma e il loro contenuto.

§ 4. — I biglietti a tagliandi rilasciati in base ad una tariffa internazionale costituiscono un titolo di trasporto unico ai sensi della presente Convenzione.

§ 5. — Salve le eccezioni previste nelle tariffe internazionali, il biglietto è cedibile solamente quando non è nominativo e se il viaggio non è stato iniziato.

§ 6. — Il viaggiatore deve accertarsi, all'atto di ricevere il biglietto, che esso corrisponda alle indicazioni da lui fornite.

Articolo 6

Riduzione di prezzo per i ragazzi

§ 1. — I ragazzi di età fino a cinque anni compiuti sono trasportati gratuitamente senza biglietto, se per essi non è richiesta l'occupazione di un apposito posto.

§ 2. — I ragazzi di età da cinque fino a dieci anni compiuti ed i ragazzi di età inferiore, per i quali sia richiesta l'occupazione di un apposito posto, sono trasportati a prezzi ridotti. Tali prezzi non possono superare la metà del prezzo stabilito per i biglietti degli adulti, salvo i supplementi riscossi per l'uso di determinati treni o vetture e senza pregiudizio dell'arrotondamento delle somme effettuato secondo le norme dell'amministrazione che emette il biglietto.

Questa riduzione non è obbligatoria se i biglietti offrono già una riduzione rispetto al prezzo normale del biglietto di corsa semplice.

§ 3. — Le tariffe internazionali possono tuttavia prevedere limiti di età differenti da quelli indicati nei paragrafi 1 e 2, purché tali limiti non siano inferiori a quattro anni compiuti, per quanto concerne la gratuità del trasporto di cui al paragrafo 1, e a dieci anni compiuti nel caso di applicazione dei prezzi ridotti previsti dal paragrafo 2.

Articolo 7

Durata di validità dei biglietti. Fermate nelle stazioni intermedie. Utilizzazione dei posti

La durata di validità dei biglietti e le fermate in corso di viaggio sono fissate dalle tariffe internazionali.

L'occupazione, l'attribuzione e la prenotazione dei posti nei treni sono fissate dalle tariffe internazionali o dalle prescrizioni delle ferrovie.

Articolo 8

Cambio di classe o di treno

Il viaggiatore può prendere posto in una classe superiore o passare in un treno di categoria superiore a quella indicata nel biglietto o far modificare l'itinerario alle condizioni fissate dalle tariffe internazionali.

Articolo 9

Viaggiatore sprovvisto di biglietto valido

§ 1. — Il viaggiatore che non può presentare un biglietto valido deve pagare una soprattassa, oltre il prezzo del viaggio. Questa soprattassa è calcolata secondo i regolamenti della ferrovia sulla quale ne è richiesto il pagamento.

§ 2. — I biglietti che abbiano subito una illecita modificazione sono considerati come non validi e vengono ritirati dal personale di servizio.

§ 3. — Il viaggiatore che rifiuti il pagamento immediato del prezzo del viaggio o della soprattassa può essere escluso dal viaggio. Il viaggiatore escluso non può esigere che i suoi bagagli siano messi a sua disposizione in una stazione diversa da quella destinataria.

Articolo 10

Persone escluse dai treni o ammesse a determinate condizioni

§ 1. — Non sono ammesse nei treni o possono esserne escluse durante il viaggio:

a) le persone in istato di ubriachezza, quelle che tengono un contegno sconveniente o non osservano le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti; queste persone non hanno diritto al rimborso nè del prezzo del biglietto, nè della tassa pagata per il trasporto dei loro bagagli;

b) le persone che per malattia o per altre cause potessero in modo evidente essere d'incomodo ai loro vicini, salvo che per tali persone sia stato riservato in precedenza o possa essere messo a disposizione un compartimento intero a pagamento; tuttavia, le persone ammalatesi durante il viaggio debbono essere trasportate almeno fino alla prima stazione dove possano trovare le cure necessarie. Il prezzo del viaggio sarà ad esse rimborsato, giusta le condizioni fissate nell'articolo 23, previa deduzione della parte relativa al percorso effettuato; quando del caso, si procederà in modo analogo circa il trasporto del bagaglio.

§ 2. — Per il trasporto delle persone affette da malattie contagiose valgono le Convenzioni e i regolamenti internazionali e, in mancanza di questi, le leggi e i regolamenti in vigore in ciascuno Stato.

Articolo 11

Introduzione di colli a mano e di animali nelle carrozze

§ 1. — I viaggiatori possono recare con sè gratuitamente, nelle carrozze, oggetti facilmente trasportabili (colli a mano). Ogni viaggiatore dispone, per i suoi colli a mano, soltanto dello spazio situato al di sopra e al di sotto del posto che occupa.

Questa norma si applica per analogia anche alle carrozze di tipo speciale, segnatamente se esse sono munite di un compartimento riservato per i bagagli.

§ 2. — Non possono essere introdotti nelle carrozze:

a) le materie e gli oggetti esclusi dal trasporto a bagaglio in virtù dell'articolo 15, lettera *c*), salvo le eccezioni previste dalle tariffe; tuttavia, i viaggiatori che nell'espletare un servizio pubblico o per effetto di un'autorizzazione amministrativa o per legge portano armi da fuoco, possono portare con sè delle munizioni nella misura minima fra quelle stabilite dai regolamenti in vigore nei territori attraversati; agli agenti che scortano detenuti e che viaggiano con questi nelle carrozze o nei compartimenti speciali è permesso di portare con sè armi da fuoco cariche;

b) gli oggetti che possono recare noia od incomodo ai viaggiatori o provocare danni;

c) gli oggetti che secondo le disposizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non possono essere introdotti nelle carrozze;

d) gli animali vivi. I cani sono tuttavia ammessi se sono portati sulle ginocchia o se sono tenuti vicino, sul pavimento della vettura, al guinzaglio e con museruola in modo da evitare pericoli per le persone all'intorno; sono inoltre ammessi altri piccoli animali purché siano rinchiusi in gabbie, casse, panieri od altri imballaggi idonei, atti ad evitare che i viaggiatori vengano feriti od insudiciati e che la vettura ed i colli a mano che vi si trovano vengano danneggiati od insudiciati e purché questi imballaggi possano essere tenuti sulle ginocchia o collocati come i colli a mano. I cani e gli altri piccoli animali sono inoltre ammessi soltanto se non disturbino i viaggiatori a causa del loro odore e rumore, non vi si oppongano le leggi ed i regolamenti dei vari Stati e nessun viaggiatore faccia obiezione. Le tariffe e gli orari possono proibire od autorizzare l'ammissione degli animali in certe categorie di carrozze o di treni. Le tariffe indicano se e per quali animali debba essere pagato il prezzo del trasporto.

§ 3. — Le tariffe internazionali possono prevedere a quali condizioni gli oggetti introdotti nelle carrozze in violazione delle disposizioni dei paragrafi 1 e 2, lettera *b*), sono ciononostante trasportati come colli a mano o come bagagli.

§ 4. — Gli agenti della ferrovia hanno diritto di assicurarsi, in presenza del viaggiatore, della natura degli oggetti introdotti nelle carrozze, quando esistono seri motivi di sospettare una violazione delle disposizioni di cui al paragrafo 2, ad eccezione di quelle che riguardano il paragrafo 2, lettera *c*). Se non è possibile stabilire quale sia la persona che ha portato con sè gli oggetti sottoposti a verifica, la ferrovia effettua tale verifica in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia stessa.

§ 5. — La sorveglianza degli oggetti e degli animali che il viaggiatore reca con sè nella carrozza incombe al viaggiatore stesso, salvo che non possa esercitarla per il fatto di trovarsi in una carrozza del tipo speciale previsto dal paragrafo 1.

Il viaggiatore è responsabile di ogni danno causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé nella vettura, se non prova che i danni siano dovuti a colpa della ferrovia.

Articolo 12

Treni e orari

§ 1. — Sono adibiti al trasporto i treni ordinari previsti negli orari e gli altri treni effettuati secondo le necessità.

§ 2. — Le ferrovie sono tenute a portare a conoscenza del pubblico, in modo idoneo, l'orario dei treni.

§ 3. — Gli orari o le tariffe devono indicare le limitazioni di utilizzazione di certi treni o di certe classi.

Articolo 13

Coincidenze mancate. Soppressione di treni

Quando, in seguito al ritardo di un treno, la coincidenza con un altro treno viene a mancare, o quando un treno è soppresso su tutto o su parte del percorso e il viaggiatore vuole continuare il suo viaggio, la ferrovia è obbligata a trasportarlo, con i suoi bagagli, nei limiti del possibile e senza pagamento di alcun supplemento di prezzo, con un treno che si diriga verso la stessa destinazione sia per la stessa linea, sia per un'altra via appartenente alle amministrazioni che partecipano all'itinerario del primo trasporto, in modo da permettergli di arrivare a destinazione con il minor ritardo possibile. Il capo stazione deve, a seconda delle circostanze, attestare sul biglietto la mancata coincidenza o la soppressione del treno, prorogare nella misura necessaria la durata di validità del biglietto stesso e renderlo valido per la nuova via, per una classe superiore o per un treno a tariffa più elevata. La ferrovia ha tuttavia il diritto di vietare, nella tariffa o nell'orario, l'utilizzazione di determinati treni.

Capitolo II

Trasporto dei bagagli

Articolo 14

Oggetti ammessi al trasporto

§ 1. — Sono ammessi al trasporto a bagaglio gli oggetti contenuti in bauli, cesti, valigie, sacchi da viaggio, cappelliere e altri imballaggi similari, come pure gli imballaggi stessi.

§ 2. — Le tariffe internazionali possono autorizzare a determinate condizioni il trasporto a bagaglio di altri oggetti e di animali.

§ 3. — La ferrovia ha il diritto di rifiutare o di limitare il trasporto dei bagagli in taluni treni o in talune categorie di treni.

Articolo 15

Oggetti esclusi dal trasporto

Sono esclusi dal trasporto a bagaglio:

a) gli oggetti il cui trasporto è riservato all'amministrazione postale, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

b) gli oggetti il cui trasporto è proibito, sia pure su uno solo dei territori che il bagaglio deve percorrere;

c) le materie e gli oggetti pericolosi, ed in particolare le armi cariche, le materie e gli oggetti esplosivi ed infiammabili, le materie comburenti, velenose, radioattive e corrosive nonché le sostanze ripugnanti o che possono causare infezione.

Le tariffe internazionali possono ammettere al trasporto a bagaglio, in determinate condizioni, talune materie e taluni oggetti che ne sono esclusi in base alla lettera *c*).

Articolo 16

Responsabilità del viaggiatore per i suoi bagagli. Soprattasse

§ 1. — Il possessore dello scontrino del bagaglio deve osservare le prescrizioni degli articoli 14 e 15; in caso di infrazione a queste prescrizioni egli ne sopporta tutte le conseguenze.

§ 2. — Se le leggi o i regolamenti dello Stato sul cui territorio si produce il fatto non lo vietano, la ferrovia ha il diritto, in caso di grave presunzione di contravvenzione, di verificare se il contenuto del bagaglio corrisponda alle prescrizioni. Il possessore dello scontrino è invitato ad assistere alla verifica; se non si presenta, o se non può essere rintracciato, ed in mancanza di altre prescrizioni legali o regolamentari in vigore nello Stato dove la verifica ha luogo, questa deve farsi in presenza di due testimoni estranei alla ferrovia. Se viene constatata una infrazione, le spese derivanti dalla verifica debbono essere pagate dal possessore dello scontrino del bagaglio.

§ 3. — In caso di infrazione alle disposizioni degli articoli 14 e 15, il possessore dello scontrino del bagaglio deve pagare una soprattassa che è fissata dalle tariffe internazionali, senza pregiudizio del supplemento del prezzo di trasporto e, se del caso, del risarcimento del danno.

Articolo 17

Condizionamento, imballaggio e marcatura dei bagagli

§ 1. — I bagagli il cui stato o condizionamento sia difettoso, o con imballaggio insufficiente, o che presentino segni manifesti di avarie, possono essere rifiutati dalla ferrovia. Se tuttavia la ferrovia li accetta, ha diritto di indicarne lo stato sullo scontrino del bagaglio. Se il viaggiatore accetta lo scontrino del bagaglio con una tale indicazione, ciò è considerato come prova che egli ha riconosciuto l'esattezza dell'annotazione.

§ 2. — Il viaggiatore è tenuto ad indicare su ciascun collo, in uno spazio ben visibile, il suo nome, il suo indirizzo, la stazione destinataria ed il Paese di destinazione con una indicazione avente sufficiente stabilità e redatta in modo chiaro, indelebile e che non consenta alcuna confusione. La ferrovia ha il diritto di rifiutare i colli non recanti le indicazioni prescritte. Le indicazioni preesistenti debbono essere tolte o rese illeggibili dal viaggiatore.

Articolo 18

Registrazione e spedizione dei bagagli

§ 1. — La registrazione dei bagagli si effettua soltanto su presentazione di biglietti validi almeno sino alla stazione destinataria dei bagagli e per l'itinerario indicato sui biglietti.

Se il biglietto è valido per diversi itinerari, o se il luogo di destinazione è servito da diverse stazioni, il viaggiatore deve indicare esattamente l'itinerario da seguire o la stazione per la quale la registrazione deve effettuarsi. La ferrovia non risponde delle conseguenze risultanti dalla inosservanza di questa prescrizione da parte del viaggiatore.

Se le tariffe lo prevedono, il viaggiatore può, durante il periodo di validità del suo biglietto, fare registrare i bagagli o direttamente per il percorso totale dalla stazione di partenza a quella destinataria, ovvero anche per qualunque frazione del percorso totale.

Le tariffe stabiliscono se ed a quali condizioni i bagagli possono essere ammessi al trasporto per un itinerario diverso da quello indicato sul biglietto presentato, ovvero senza presentazione di biglietti. Quando le tariffe prevedono che i bagagli possono essere ammessi al trasporto senza presentazione di biglietti, le disposizioni della presente Convenzione che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore per quanto concerne i bagagli che lo accompagnano si applicano anche allo speditore dei bagagli registrati senza presentazione di biglietti.

§ 2. — Le tasse di porto dei bagagli devono essere pagate all'atto della registrazione.

§ 3. — Per il resto valgono, quanto alle formalità di registrazione dei bagagli, le leggi e i regolamenti in vigore alla stazione di partenza.

§ 4. — Il viaggiatore può indicare, alle condizioni in vigore alla stazione di partenza, il treno con il quale i suoi bagagli debbono essere spediti. Se non si avvale di tale facoltà, l'inoltro si effettua con il primo treno utile.

Se i bagagli debbono essere trasbordati in una stazione di coincidenza, il trasporto deve effettuarsi con il primo treno che assicuri, alle condizioni previste dai regolamenti nazionali, il servizio ordinario dei bagagli.

L'inoltro dei bagagli alle condizioni sopra indicate viene effettuato in quanto non ostino le formalità richieste, in partenza o durante il trasporto, dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative.

Articolo 19

Scontrino del bagaglio

§ 1. — Al momento della registrazione del bagaglio viene rilasciato uno scontrino al viaggiatore.

§ 2. — Gli scontrini dei bagagli rilasciati per i trasporti internazionali disciplinati dalla presente Convenzione debbono portare il contrassegno Ф e, salvo eccezioni previste nelle tariffe internazionali, debbono portare le seguenti indicazioni:

a) stazione di partenza e di destinazione;

b) itinerario;

c) giorno della consegna e treno per il quale questa consegna è stata fatta;

d) numero dei biglietti, salvo che i bagagli siano stati consegnati al trasporto senza presentazione di un biglietto;

e) quantità e peso dei colli;

f) ammontare delle tasse di porto e delle altre spese.

§ 3. — Le tariffe internazionali o gli accordi fra ferrovie stabiliscono in quale forma e lingua debbano essere stampati e compilati gli scontrini dei bagagli.

§ 4. — Il viaggiatore ha l'obbligo di accertarsi, nel ricevere lo scontrino, che esso sia compilato in conformità alle sue indicazioni.

Articolo 20

Riconsegna

§ 1. — La riconsegna del bagaglio si effettua verso restituzione dello scontrino e, se del caso, contro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione. La ferrovia non è tenuta ad accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

Sono assimilati alla riconsegna dei bagagli al possessore dello scontrino, la consegna del bagaglio, effettuata conformemente alle disposizioni in vigore, alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro depositi quando questi non si trovano sotto la custodia della ferrovia, come pure l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

§ 2. — Il possessore dello scontrino ha il diritto di chiedere la riconsegna dei bagagli all'ufficio della stazione destinataria, quando sia decorso, dopo l'arrivo del treno con il quale i bagagli dovevano essere trasportati, il tempo occorrente per mettere il bagaglio a sua disposizione e, se del caso, per l'adempimento delle formalità prescritte dalle autorità doganali e da altre autorità amministrative.

§ 3. — In mancanza di restituzione dello scontrino, la ferrovia è obbligata a riconsegnare i bagagli soltanto se il richiedente provi il suo diritto; se tale prova appare insufficiente, la ferrovia può esigere una cauzione.

§ 4. — I bagagli vengono riconsegnati nella stazione per la quale sono stati registrati. Tuttavia, se il possessore dello scontrino lo abbia chiesto in tempo utile, se le circostanze lo permettano e se le prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative non vi si oppongano, i bagagli possono essere restituiti nella stazione di partenza o riconsegnati in una stazione intermedia. La riconsegna ha luogo contro restituzione dello scontrino del bagaglio, e, inoltre, se la tariffa lo esige, verso presentazione del biglietto.

§ 5. — Il possessore dello scontrino al quale il bagaglio non sia riconsegnato secondo quanto previsto nel paragrafo 2, può esigere l'annotazione, nello scontrino stesso, del giorno e dell'ora in cui è stata chiesta la riconsegna.

§ 6. — Se il possessore dello scontrino ne fa richiesta, la ferrovia è tenuta a procedere, in sua presenza, alla verifica dei bagagli per l'accertamento di un asserito danno. Il possessore dello scontrino ha diritto di rifiutare il ritiro dei bagagli, se la ferrovia non dà corso alla sua richiesta.

§ 7. — Per tutto quanto non previsto, la riconsegna è soggetta alle leggi e ai regolamenti in vigore presso la ferrovia che deve effettuare la riconsegna medesima.

Capitolo III

Disposizioni comuni ai trasporti di viaggiatori e di bagagli

Articolo 21

Tariffe. Accordi particolari

§ 1. — Le tariffe internazionali stabilite dalle ferrovie devono contenere tutte le condizioni speciali regolanti il trasporto e tutte le indicazioni necessarie per il calcolo dei prezzi di trasporto e delle spese accessorie, e specificare, se del caso, le disposizioni da osservare in merito al corso dei cambi.

§ 2. — La pubblicazione delle tariffe internazionali è obbligatoria soltanto negli Stati le cui ferrovie partecipano a queste tariffe come reti di partenza o di arrivo. Queste tariffe e le loro modi-

ficazioni entrano in vigore alla data stabilita all'atto della loro pubblicazione. In caso di aumento di prezzi o di aggravamento delle condizioni di trasporto, previste nelle tariffe medesime, le modificazioni entrano in vigore non prima di sei giorni dopo la loro pubblicazione.

Le modificazioni apportate ai prezzi ed alle spese accessorie, previsti nelle tariffe internazionali per tener conto delle fluttuazioni del cambio, come anche le rettifiche di errori evidenti, entrano in vigore il giorno successivo a quello della loro pubblicazione.

§ 3. — In ogni stazione abilitata al traffico internazionale, il viaggiatore può consultare le tariffe internazionali o gli estratti di dette tariffe indicanti i prezzi dei biglietti internazionali ivi in vendita e le corrispondenti tasse per i bagagli.

§ 4. — Le tariffe internazionali devono essere applicate a tutti alle stesse condizioni.

Le ferrovie possono concludere, con riserva del consenso dei propri Governi, degli accordi particolari che comportino riduzioni di prezzi od altre agevolazioni, purché siano praticate condizioni equiparabili nei confronti dei viaggiatori che si trovino in situazioni equiparabili.

Riduzioni di prezzo od altre agevolazioni possono essere accordate sia per il servizio della ferrovia, sia per il servizio di pubbliche amministrazioni, sia per gli enti di beneficenza, di educazione e di istruzione.

La pubblicazione dei provvedimenti presi in virtù del secondo e terzo alinea non è obbligatoria.

Articolo 22

Formalità prescritte dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative

Il viaggiatore deve attenersi alle prescrizioni delle autorità doganali o di altre autorità amministrative, tanto per ciò che riguarda la sua persona, quanto per ciò che riguarda la visita dei propri bagagli e colli a mano. Egli deve assistere a questa visita, salvo le eccezioni ammesse dalle leggi e dai regolamenti. La ferrovia non assume alcuna responsabilità nei riguardi del viaggiatore che non osservi questi obblighi.

Articolo 23

Rimborsi e pagamenti supplementari

§ 1. — I prezzi di trasporto sono rimborsati in tutto o in parte, se:

a) il biglietto non è stato utilizzato o lo è stato parzialmente;

b) il biglietto, per mancanza di posto, è stato utilizzato in una classe od una categoria di treno inferiore a quella per la quale è stato rilasciato;

c) i bagagli sono stati ritirati, sia alla stazione di partenza, sia in una stazione intermedia.

Le tariffe internazionali stabiliscono i documenti e le attestazioni da presentare a corredo della richiesta di rimborso, le somme da rimborsare, nonché le somme escluse dalla restituzione.

§ 2. — Tuttavia, dette tariffe possono escludere, in casi determinati, il rimborso del prezzo di trasporto o subordinarlo a determinate condizioni.

§ 3. — Ogni domanda di rimborso basata sulle disposizioni del presente articolo e su quelle dell'articolo 10, lettera *b*), è irricevibile se non viene presentata alla ferrovia nel termine di sei mesi, calcolato, per i biglietti, a decorrere dalla scadenza della validità dei medesimi, e, per gli scontrini dei bagagli, a partire dal giorno della loro emissione.

§ 4. — In caso d'irregolare applicazione della tariffa o di errore nella determinazione del prezzo di trasporto e delle altre spese, la differenza riscossa in più deve essere rimborsata dalla ferrovia, quella pagata in meno deve essere versata dal viaggiatore, allorché essa supera due franchi per biglietto o per scontrino del bagaglio.

§ 5. — Per il calcolo della differenza in più, da rimborsarsi dalla ferrovia, o in meno, da versarsi dal viaggiatore, si applica il corso del cambio ufficiale del giorno in cui è stato riscosso il prezzo del trasporto; se il pagamento è effettuato in una moneta diversa da quella di riscossione, il corso applicabile è quello del giorno in cui ha luogo tale pagamento.

§ 6. — In tutti i casi non previsti dal presente articolo, e in mancanza di accordi tra le ferrovie, valgono le leggi e i regolamenti in vigore nello Stato di partenza.

Articolo 24

Contestazioni

Le contestazioni fra viaggiatori o fra questi e gli agenti vengono provvisoriamente risolte, nelle stazioni, dal capo stazione di servizio e, nel corso del viaggio, dal capo treno.

TITOLO III

RESPONSABILITÀ. AZIONI

CAPITOLO I

RESPONSABILITÀ

Articolo 25

Responsabilità per il trasporto dei viaggiatori, dei colli a mano e degli animali

§ 1. — La responsabilità della ferrovia per la morte, il ferimento e qualsiasi altro pregiudizio alla integrità fisica del viaggiatore, come pure per i danni causati dal ritardo o dalla soppressione di un treno o da una mancata coincidenza, resta soggetta alle leggi ed ai regolamenti dello Stato nel quale si è verificato il fatto.

§ 2. — Per quanto riguarda i colli a mano e gli animali la cui sorveglianza, in base al § 5 dell'articolo 11, spetta ai viaggiatori, la ferrovia è responsabile soltanto dei danni causati da propria colpa.

§ 3. — Gli articoli seguenti del presente Titolo non si applicano ai casi di cui ai §§ 1 e 2.

Articolo 26

Responsabilità collettiva delle ferrovie per i bagagli

§ 1. — La ferrovia che ha accettato bagagli al trasporto, rilasciando uno scontrino internazionale, risponde dell'esecuzione del trasporto stesso per tutto il percorso fino alla riconsegna.

§ 2. — Ciascuna delle ferrovie successive, per il solo fatto della presa in consegna del bagaglio, partecipa al contratto di trasporto ed accetta gli obblighi che ne risultano, senza pregiudizio delle disposizioni del § 2 dell'articolo 39, riguardanti la ferrovia destinataria.

Articolo 27

Limiti della responsabilità

§ 1. — La ferrovia è responsabile del ritardo nella riconsegna, del danno risultante dalla perdita totale o parziale dei bagagli, come pure delle avarie che essi subiscono, dal momento dell'accettazione al trasporto sino alla riconsegna.

§ 2. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità se il ritardo nella riconsegna, la perdita o l'avaria sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di questi non determinato da colpa della ferrovia, da un vizio proprio del bagaglio o da circostanze che la ferrovia non poteva evitare ed alle cui conseguenze essa non poteva ovviare.

§ 3. — La ferrovia è esonerata da tale responsabilità quando la perdita o l'avaria derivino da particolari rischi inerenti alla speciale natura del bagaglio, da mancanza o stato difettoso dell'imballaggio, o dal fatto che oggetti esclusi dal trasporto siano stati tuttavia spediti come bagagli.

Articolo 28

Onere della prova

§ 1. — La prova che il ritardo alla riconsegna, la perdita o l'avaria abbia avuto per causa uno dei fatti previsti nel § 2 dell'articolo 27 incombe alla ferrovia.

§ 2. — Quando la ferrovia stabilisce che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria è potuta risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nel § 3 dell'articolo 27, si presume che il danno sia risultato da una o più di queste cause. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto per causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

Articolo 29

Presunzione di perdita del bagaglio. Bagaglio ritrovato

§ 1. — Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente al § 2 dell'articolo 20.

§ 2. — Se un collo considerato perduto è ritrovato entro un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ha l'obbligo di avvisarne l'avente diritto quando il suo domicilio è noto o può essere determinato.

Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che il bagaglio gli sia riconsegnato in una delle stazioni del percorso, contro pagamento delle spese inerenti al trasporto dalla stazione di partenza fino a quella in cui si effettua la riconsegna e contro restituzione dell'indennità riscossa, deduzione fatta, eventualmente, delle spese che fossero state comprese in questa indennità, e con riserva di ogni diritto alla indennità per ritardo prevista all'articolo 32.

Se il collo ritrovato non viene richiesto nel previsto termine di trenta giorni o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, la ferrovia ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti dello Stato dal quale essa dipende.

Articolo 30

Ammontare dell'indennità per perdita del bagaglio

Quando, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, la ferrovia è tenuta a pagare un'indennità per perdita totale o parziale del bagaglio, può essere reclamata:

a) se l'ammontare del danno è provato:

— una somma eguale a tale ammontare, con un massimo di 40 franchi per chilogrammo di peso lordo mancante;

b) se l'ammontare del danno non è provato:

— una somma globale calcolata in ragione di 20 franchi per chilogrammo di peso lordo mancante.

Devono inoltre essere rimborsati le tasse di porto, i diritti di dogana e le altre somme spese in occasione del trasporto del bagaglio perduto, escluso ogni altro risarcimento.

Articolo 31

Ammontare dell'indennità per avaria del bagaglio

In caso di avaria, la ferrovia deve pagare l'ammontare del deprezzamento subìto dai bagagli, escluso ogni altro risarcimento.

Tuttavia, l'indennità non può oltrepassare:

a) se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;

b) se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

Articolo 32

Ammontare dell'indennità per ritardo nella riconsegna del bagaglio

§ 1. — In caso di ritardo nella riconsegna e se l'avente diritto non fornisce la prova che un danno è derivato da questo ritardo, la ferrovia deve pagare un'indennità fissa, pari a venti centesimi per ogni chilogrammo di peso lordo del bagaglio reso in ritardo e per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di riconsegna, con un massimo di quattordici giorni.

§ 2. — Se è fornita la prova che un danno è derivato dal ritardo, viene pagata per questo danno una indennità che non può oltrepassare il quadruplo di quella fissa prevista nel § 1.

§ 3. — Le indennità previste nei §§ 1 e 2 non sono cumulabili con quelle dovute per la perdita totale del bagaglio.

In caso di perdita parziale, esse sono pagate, se del caso, per la parte non perduta.

In caso di avaria, esse si cumulano, se del caso, con l'indennità prevista nell'articolo 31.

In ogni caso, il cumulo delle indennità previste nei §§ 1 e 2 con quelle che sono previste negli articoli 30 e 31 non può dar luogo al pagamento di una indennità totale superiore a quella che sarebbe dovuta in caso di perdita totale del bagaglio.

§ 4. — In caso di ritardo nella riconsegna di autovetture, di rimorchi e di motociclette con carrozzino, trasportati come bagagli, la ferrovia deve pagare un'indennità soltanto se il danno sia stato provato; il prezzo del trasporto costituisce l'indennità massima.

Articolo 33

Ammontare dell'indennità in caso di dolo o di colpa grave imputabile alla ferrovia

In tutti i casi in cui il ritardo nella riconsegna, la perdita totale o parziale, o l'avaria del bagaglio siano causati da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia, questa deve risarcire completamente l'avente diritto del danno provato. In caso di colpa grave, la responsabilità è tuttavia limitata al doppio dei massimali previsti negli articoli 30, 31 e 32.

Articolo 34

Interessi sulle indennità. Restituzione delle indennità

§ 1. — L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità. Tali interessi, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, sono dovuti solo se l'indennità sia superiore ai dieci franchi per ogni scontrino di bagaglio; essi decorrono dal giorno del reclamo amministrativo previsto nell'articolo 37 o, se non esiste reclamo, dal giorno della citazione.

Se l'avente diritto non rimette alla ferrovia, entro il termine da questa opportunamente fissatogli, i documenti giustificativi necessari per la definitiva liquidazione del reclamo, gli interessi non decorrono tra la scadenza di detto termine e la consegna effettiva dei documenti.

§ 2. — Ogni indennità indebitamente riscossa deve essere restituita.

Articolo 35

Responsabilità della ferrovia per i suoi agenti

La ferrovia risponde degli agenti addetti al suo servizio e delle altre persone di cui si serve per l'effettuazione del trasporto affidatole.

Tuttavia, se, a richiesta del viaggiatore, gli agenti della ferrovia compiono delle prestazioni che non competono alla ferrovia, essi sono considerati come operanti per conto del viaggiatore al quale rendono queste prestazioni.

Articolo 36

Esercizio di azioni extracontrattuali

In tutti i casi regolati dalla presente Convenzione, ogni azione relativa alla responsabilità, a qualunque titolo svolta, non può essere esercitata contro la ferrovia se non alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.

Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro le persone di cui la ferrovia risponde in base all'articolo 35.

CAPITOLO II

RECLAMI AMMINISTRATIVI. AZIONI GIUDIZIARIE. PROCEDURA E PRESCRIZIONE.

Articolo 37

Reclami amministrativi

§ 1. — I reclami amministrativi relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto alla ferrovia indicata nell'articolo 39.

§ 2. — Il diritto di presentare il reclamo appartiene a colui che ha il diritto di azione contro la ferrovia in base all'articolo 38.

§ 3. — I biglietti, gli scontrini dei bagagli e gli altri documenti che l'avente diritto ritenga utile unire al suo reclamo devono essere presentati o in originale, o in copie, queste ultime debitamente legalizzate se la ferrovia lo richiede.

All'atto della liquidazione del reclamo, la ferrovia può esigere la restituzione dei biglietti o degli scontrini dei bagagli.

Articolo 38

Persone che possono esercitare l'azione giudiziaria contro la ferrovia

L'azione giudiziaria contro la ferrovia in dipendenza del contratto di trasporto appartiene soltanto a colui che presenta il biglietto o lo scontrino del bagaglio, a seconda dei casi, o che, in mancanza, prova il suo diritto ad agire.

Articolo 39

Ferrovie contro le quali può essere esercitata l'azione giudiziaria

§ 1. — L'azione giudiziaria per restituzione di una somma pagata in conseguenza del contratto di trasporto può essere esercitata sia contro la ferrovia che ha riscosso questa somma, sia contro la ferrovia a profitto della quale la somma è stata riscossa.

§ 2. — Le altre azioni giudiziarie derivanti dal contratto di trasporto possono essere esercitate soltanto contro la ferrovia di partenza, contro la ferrovia destinataria, o contro quella sulla quale si è verificato il fatto che dà luogo all'azione.

L'azione giudiziaria può essere esercitata contro la ferrovia destinataria anche se questa non ha ricevuto il bagaglio.

§ 3. — Se l'attore ha la scelta tra più ferrovie, il suo diritto di opzione si estingue una volta che l'azione è proposta contro una di esse.

§ 4. — L'azione giudiziaria può essere esercitata contro una ferrovia diversa da quelle indicate nei §§ 1 e 2, quando è fatta valere come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.

Articolo 40

Competenza

Le azioni giudiziarie fondate sulla presente Convenzione possono essere promosse soltanto davanti al giudice competente dello Stato dal quale dipende la ferrovia da citare, salvo che non sia diversamente stabilito negli accordi fra gli Stati o negli atti di concessione.

Quando una impresa esercisce reti autonome in diversi Stati, ciascuna di queste reti è considerata come una ferrovia a sè agli effetti dell'applicazione del presente articolo.

Articolo 41

Accertamento della perdita parziale o dell'avaria subita dal bagaglio

§ 1. — Se la ferrovia scopre o presume una perdita parziale od un'avaria, o se l'avente diritto ne afferma l'esistenza, la ferrovia ha l'obbligo di procedere senza indugio e, se possibile, in presenza di tale avente diritto, alla redazione di un verbale per accertare, secondo la natura del danno, lo stato del bagaglio, il suo peso e, possibilmente, l'entità del danno, la sua causa ed il momento in cui si è prodotto.

Una copia di questo verbale deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.

§ 2. — L'avente diritto, se non accetta le constatazioni del verbale, può domandare l'accertamento giudiziario dello stato e del peso del bagaglio, delle cause e dell'ammontare del danno; valgono per la procedura le leggi ed i regolamenti dello Stato dove la constatazione giudiziaria è eseguita.

§ 3. — Nel caso di perdita di colli, l'avente diritto deve fornire la descrizione più esatta possibile dei colli perduti per facilitare le ricerche della ferrovia.

Articolo 42

Estinzione dell'azione contro la ferrovia derivante dal contratto di trasporto del bagaglio

§ 1. — Il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, per ritardo nella riconsegna, perdita parziale o avaria.

§ 2. — Tuttavia, l'azione non si estingue:

a) se l'avente diritto fornisce la prova che il danno è stato causato da dolo o da colpa grave imputabile alla ferrovia:

b) in caso di reclamo per ritardo nella riconsegna, quando il reclamo è presentato ad una delle ferrovie indicate nel § 2 dell'articolo 39, nel termine di 21 giorni, non compreso quello del ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto;

c) in caso di reclamo per perdita parziale o per avaria:

1° se la perdita o l'avaria è stata constatata in conformità all'articolo 41, prima che l'avente diritto abbia ritirato il bagaglio;

2° se l'accertamento che avrebbe dovuto essere fatto in conformità all'articolo 41, è stato omesso per colpa della ferrovia;

d) in caso di reclamo per danni non apparenti, la cui esistenza venga accertata dopo il ritiro del bagaglio da parte dell'avente diritto ed alla duplice condizione che:

1° la domanda di accertamento, conformemente all'articolo 41, venga fatta dall'avente diritto, appena scoperto il danno e non oltre i tre giorni dal ritiro del bagaglio; quando questo termine scade di domenica o in un giorno festivo legalmente riconosciuto, la scadenza è rinviata al primo giorno lavorativo seguente;

2° l'avente diritto provi che il danno si è verificato nell'intervallo tra l'accettazione al trasporto e la riconsegna.

Articolo 43

Prescrizione dell'azione

§ 1. — L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia, la prescrizione è di due anni, se si tratta:

a) dell'azione fondata su di un danno avente per causa il dolo;

b) dell'azione fondata su di un caso di frode.

§ 2. — La prescrizione decorre:

a) nel caso di azioni di indennità per ritardo nella riconsegna, perdita parziale o avaria: dal giorno in cui ha avuto luogo la riconsegna;

b) nel caso di azioni di indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno che segue la scadenza del termine previsto al § 2 dell'articolo 20;

c) nel caso di azioni per pagamento o per rimborso del prezzo del trasporto, di spese accessorie o di soprattasse, oppure di correzione, in caso di irregolare applicazione di tariffa o di errore

di calcolo: dal giorno del pagamento, o, se non vi è stato pagamento, dal giorno in cui esso avrebbe dovuto essere effettuato;

d) per le azioni per pagamento di un supplemento di diritti reclamato dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative: dal giorno della domanda di queste autorità;

e) per le altre azioni riguardanti il trasporto dei viaggiatori: dal giorno di scadenza della validità del biglietto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel termine.

§ 3. — In caso di reclamo amministrativo rivolto alla ferrovia in conformità all'articolo 37, il corso della prescrizione rimane sospeso fino al giorno in cui la ferrovia respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi erano allegati. In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso soltanto per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che invoca questo fatto.

I successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione.

§ 4. — L'azione prescritta non può più essere esercitata, né sotto forma di domanda riconvenzionale, né sotto forma di eccezione.

§ 5. — Salvo le disposizioni che precedono, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dalle leggi e dai regolamenti dello Stato nel quale l'azione è intentata.

CAPITOLO III

Regolamento dei conti. Regresso delle ferrovie tra loro.

Articolo 44

Regolamento dei conti tra le ferrovie

Ogni ferrovia deve pagare alle ferrovie interessate la quota loro spettante del prezzo del trasporto che essa abbia incassato o che avrebbe dovuto incassare.

Articolo 45

Regresso in caso di indennità per perdita o per avaria

§ 1. — La ferrovia che ha pagato un'indennità per perdita totale o parziale o per avaria di bagagli, in base alle disposizioni della presente Convenzione, ha diritto di regresso contro le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle disposizioni seguenti:

a) la ferrovia, dal cui fatto il danno è stato causato, ne è sola responsabile;

b) se il danno è stato causato da fatto di più ferrovie, ciascuna risponde del danno da essa causato. Se una tale distinzione non è possibile nel caso concreto, l'onere dell'indennità viene ripartito fra esse secondo le norme stabilite alla lettera *c*);

c) se non può essere provato che il danno è stato causato da fatto di una o più ferrovie, l'onere dell'indennità dovuta è ripartito tra tutte le ferrovie che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelle che provassero che il danno non si è prodotto sulle loro linee. La ripartizione è fatta in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

§ 2. — Nel caso di insolvibilità di una delle ferrovie, la quota che le incombe e da essa non pagata è ripartita tra tutte le altre ferrovie che hanno partecipato al trasporto, in proporzione al numero dei chilometri di applicazione delle tariffe.

Articolo 46

Regresso in caso di indennità per ritardo nella riconsegna

Le norme indicate nell'articolo 45 sono estese ai casi di indennità pagate per ritardo nella riconsegna. Se tale ritardo è causato da irregolarità constatate su più ferrovie, l'onere dell'indennità è ripartito fra loro in proporzione alla durata del ritardo verificatosi sulle rispettive reti.

Articolo 47

Procedura di regresso

§ 1. — La ferrovia contro la quale viene esercitata una delle azioni di regresso previste negli articoli 45 e 46, non può mai contestare la fondatezza del pagamento effettuato dall'amministrazione che esercita il regresso, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria dopo che la citazione fu debitamente notificata a detta ferrovia e questa fu posta in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa, secondo le circostanze di fatto, i termini per la notificazione e per l'intervento.

§ 2. — La ferrovia che vuole esercitare il suo regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutte le ferrovie interessate con le quali non sia venuta a transazione; in difetto, essa perde il diritto di regresso contro le ferrovie non citate.

§ 3. — Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.

§ 4. — Le ferrovie citate non possono esercitare alcun regresso ulteriore.

§ 5. — Non è permesso proporre l'azione di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda principale di risarcimento.

Articolo 48

Competenza per le azioni di regresso

§ 1. — Per tutte le azioni di regresso è esclusivamente competente il giudice della sede della ferrovia contro la quale si propone il regresso.

§ 2. — Se l'azione deve essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice ha il diritto di scegliere, fra i giudici competenti, in base al § 1, quello davanti al quale vuole proporre la sua domanda.

Articolo 49

Accordi relativi al regresso

Le ferrovie possono derogare, mediante accordi, alle norme sulle azioni di regresso reciproche stabilite nel capitolo III.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI DIVERSE

Articolo 50

Applicazione del diritto nazionale

Per quanto non è previsto nella presente Convenzione, nelle disposizioni complementari e nelle tariffe internazionali, si applicano le leggi ed i regolamenti nazionali, relativi al trasporto, in vigore nei singoli Stati.

Articolo 51

Regole generali di procedura

Per tutte le liti originate dai trasporti sottoposti alla presente Convenzione si applica la procedura del giudice competente, salvo le disposizioni contrarie contemplate nella Convenzione.

Articolo 52

Esecuzione delle sentenze. Sequestri e cauzioni

§ 1. — Allorché le sentenze pronunciate, in base alle disposizioni della presente Convenzione, in contradditorio od in contumacia dal giudice competente sono divenute esecutive a norma delle leggi applicate da questo giudice, esse divengono esecutive in ciascuno degli altri Stati contraenti non appena compiute le formalità prescritte nello Stato interessato. Non è ammessa la revisione di merito della questione.

Questa disposizione non si applica alle sentenze che sono esecutive soltanto provvisoriamente, e nemmeno alle sentenze che impongono all'attore, in seguito al rigetto della sua domanda, il pagamento di un risarcimento, oltre alle spese.

§ 2. — I crediti derivanti da un trasporto internazionale a favore di una ferrovia verso un'altra ferrovia che non dipende dallo stesso Stato non possono essere sequestrati che in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia titolare dei crediti sequestrati.

§ 3. — Il materiale rotabile della ferrovia e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto è di proprietà della ferrovia, quali casse mobili (containers), attrezzi di carico, copertoni, ecc., non possono essere sequestrati sul territorio di uno Stato diverso da quello cui appartiene la ferrovia proprietaria, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria dello Stato cui la ferrovia appartiene.

I carri privati e gli oggetti di qualunque natura occorrenti per il trasporto, ivi contenuti ed appartenenti al proprietario del carro, non possono formare oggetto di un sequestro, su un territorio diverso da quello dello Stato in cui il proprietario ha il domicilio, se non in virtù di una sentenza emessa dall'autorità giudiziaria di quest'ultimo Stato.

§ 4. — Non può essere pretesa alcuna cauzione per assicurare il pagamento delle spese dipendenti da azioni giudiziarie fondate sul contratto di trasporto internazionale.

Articolo 53

Unità monetaria. Corso di conversione o di accettazione delle valute estere

§ 1. — Le somme indicate in franchi nella presente Convenzione o nei suoi allegati sono considerate come riferentisi al franco oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900.

§ 2. — La ferrovia deve pubblicare i cambi in base ai quali essa effettua la conversione delle somme espresse in unità monetarie estere, che sono pagate, in moneta nazionale (corsi di conversione).

§ 3. — Analogamente, una ferrovia che accetta in pagamento delle valute estere deve pubblicare a quali corsi essa le accetta (corsi di accettazione).

Articolo 54

Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia

§ 1. — Per facilitare ed assicurare l'esecuzione della presente Convenzione è istituito un Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia incaricato:

a) di ricevere le comunicazioni dei singoli Stati contraenti e di ciascuna ferrovia interessata e di notificarle agli altri Stati ed alle altre ferrovie;

b) di raccogliere, coordinare e pubblicare le notizie di ogni specie che interessino il servizio dei trasporti internazionali;

c) di facilitare, tra le diverse ferrovie, le relazioni finanziarie rese necessarie dal servizio dei trasporti internazionali ed il recupero dei crediti non pagati e di garantire, a questo riguardo, la sicurezza dei rapporti tra le ferrovie;

d) di tentare la conciliazione, su domanda di uno Stato contraente o d'una impresa di trasporto le cui linee siano iscritte nella lista delle linee prevista nell'articolo 55, prestando i suoi buoni uffici o la sua mediazione, oppure con qualsiasi altro mezzo, allo scopo di risolvere le controversie tra i detti Stati o imprese aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

e) di emettere, su domanda delle parti in causa — Stati, imprese di trasporto o utenti — un parere consultivo sulle controversie aventi per oggetto l'intepretazione o l'applicazione della Convenzione;

f) di collaborare alla definizione, in via di arbitrato, dei litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione;

g) d'istruire le domande di modificazione alla presente Convenzione e di proporre, quando occorra, la riunione delle Conferenze previste nell'articolo 64.

§ 2. — Un regolamento speciale costituente l'Allegato I alla presente Convenzione stabilisce la sede, la composizione e l'organizzazione di questo Ufficio, come pure i suoi mezzi d'azione. Esso ne fissa inoltre le condizioni di funzionamento e di sorveglianza.

Articolo 55

Lista delle linee soggette alla Convenzione

§ 1. — L'Ufficio centrale di cui all'articolo 54 è incaricato di compilare, di aggiornare e di pubblicare la lista delle linee soggette alla presente Convenzione. A tale scopo, esso riceve le notifiche degli Stati contraenti relative all'iscrizione in questa lista o alla radiazione da essa delle linee di una ferrovia o di una delle imprese previste nell'articolo 2.

§ 2. — La partecipazione di una nuova linea al servizio dei trasporti internazionali ha luogo solo un mese dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale notifica l'iscrizione di tale linea agli altri Stati.

§ 3. — La radiazione di una linea è fatta dall'Ufficio centrale non appena abbia ricevuto dallo Stato contraente, dal quale venne richiesta l'iscrizione della linea nella lista, la notificazione che detta linea deve essere radiata.

§ 4. — La semplice ricezione dell'avviso proveniente dall'Ufficio centrale dà immediatamente diritto a ciascuna ferrovia di cessare, con la linea radiata, ogni relazione riguardante i trasporti internazionali, ad eccezione di quelli in corso, che debbono essere condotti a termine.

Articolo 56

Disposizioni complementari

Le disposizioni complementari che alcuni Stati contraenti o alcune ferrovie partecipanti pubblicano per l'esecuzione della Convenzione sono da essi comunicate all'Ufficio centrale.

Queste disposizioni complementari possono essere messe in vigore, sulle ferrovie che vi hanno aderito, nelle forme previste dalle leggi e dai regolamenti di ciascuno Stato, senza che esse possano derogare alla presente Convenzione.

La loro entrata in vigore è notificata all'Ufficio Centrale.

Articolo 57

Regolamento delle controversie a mezzo di arbitrato

§ 1. — Nel caso che non possano essere regolati tra le parti stesse, i litigi aventi per oggetto l'interpretazione o l'applicazione della Convenzione, valida come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale, e delle disposizioni complementari emanate da taluni Stati contraenti possono, su domanda delle parti, essere sottoposti a tribunali arbitrali la cui composizione e procedura formano oggetto dell'Allegato III alla presente Convenzione.

§ 2. — Tuttavia, in caso di litigio tra Stati, le disposizioni dell'Allegato III non vincolano le parti, le quali possono stabilire liberamente la composizione del tribunale arbitrale e la procedura arbitrale.

§ 3. — Su domanda delle parti, la giurisdizione arbitrale può essere investita:

a) senza pregiudizio della definizione delle controversie in virtù di altre disposizioni legali:

1º dei litigi tra Stati membri;

2º dei litigi tra Stati contraenti da una parte e Stati non contraenti dall'altra;

3º dei litigi tra Stati non contraenti,

purché, nei due ultimi casi, la Convenzione sia applicabile come legge nazionale o a titolo di diritto convenzionale;

b) dei litigi tra imprese di trasporto;

c) dei litigi tra imprese di trasporto e utenti;

d) dei litigi tra utenti.

§ 4. — La messa in atto della procedura arbitrale ha, per quanto riguarda la sospensione e l'interruzione della prescrizione del credito litigioso, lo stesso effetto dell'azione intentata davanti al tribunale ordinario.

§ 5. — Le sentenze pronunziate dai tribunali arbitrali nei confronti delle imprese di trasporto o degli utenti sono esecutive in ciascuno degli Stati contraenti, appena siano state compiute le formalità prescritte nello Stato ove l'esecuzione deve aver luogo.

TITOLO V

DISPOSIZIONI ECCEZIONALI

Articolo 58

Responsabilità nel traffico ferroviario-marittimo

§ 1. — Nei trasporti ferroviario-marittimi che si effettuano sulle linee indicate nel § 1 dello articolo 2, ciascuno Stato può, chiedendo che opportuna indicazione sia inserita nella lista delle linee soggette alla Convenzione, aggiungere a quelle previste nell'articolo 27 l'insieme delle cause di esonero enunciate qui appresso.

Il vettore può avvalersene soltanto se prova che il ritardo nella riconsegna, la perdita o l'avaria siano sopravvenuti sul percorso marittimo, dal momento del carico dei bagagli a bordo della nave fino a quello del loro scarico dalla nave stessa.

Tali cause d'esonero sono le seguenti:

a) atti, negligenza od omissioni del capitano, marinaio, pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave;

b) innavigabilità della nave, a condizione che il vettore provi che tale innavigabilità non è imputabile a difetto della ragionevole deligenza da parte sua per mettere la nave in condizione di navigabilità o per assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove i bagagli sono caricati, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare i bagagli;

c) incendio, a condizione che il vettore provi che il medesimo non è stato causato da suo fatto o colpa, da quelli del capitano, marinaio, pilota o dei suoi addetti;

d) pericoli, rischi o infortuni di mare o di altre acque navigabili;

e) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o di beni in mare.

Le cause di esonero di cui sopra non sopprimono né diminuiscono in nulla gli obblighi generali del vettore, e, in particolare, quello di impiegare la diligenza ragionevole per mettere la nave in condizione di navigabilità o assicurarle un armamento, un equipaggiamento ed un approvvigionamento convenienti, o per adattare e mettere in buono stato tutte le parti della nave dove i bagagli sono caricati, in modo da renderle atte a ricevere, trasportare e preservare i bagagli.

Quando il vettore faccia valere le cause d'esonero suddette, egli resta tuttavia responsabile se, per una colpa diversa da quella prevista alla lettera *a*), l'avente diritto provi che il ritardo nella riconsegna, la perdita o l'avaria sono dovuti a colpa del vettore, capitano, marinaio, pilota o suoi addetti.

§ 2. — Quando un percorso marittimo è servito da più imprese iscritte nella lista indicata nell'articolo 1, il regime di responsabilità applicabile a tale percorso deve essere il medesimo per tutte queste imprese.

Inoltre, quando tali imprese siano state iscritte nella lista su domanda di più Stati, l'adozione del suddetto regime deve, preliminarmente, formare oggetto di un accordo tra questi Stati.

§ 3. — I provvedimenti presi in conformità del presente articolo vengono comunicati all'Ufficio centrale. Essi entreranno in vigore, al più presto, trenta giorni dopo la data della lettera con la quale l'Ufficio centrale avrà reso noti tali provvedimenti agli altri Stati.

I suddetti provvedimenti non sono applicabili ai bagagli in corso di trasporto.

Articolo 59

Responsabilità in caso di incidenti nucleari

La ferrovia è esonerata dalla responsabilità che le incombe in virtù della presente Convenzione, quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e se, in virtù delle prescrizioni speciali in vigore in uno Stato contraente regolanti la responsabilità in materia di energia nucleare, l'esercente di un impianto nucleare od un'altra persona che è a lui sostituita sia responsabile di questo danno.

TITOLO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 60

Firma

La presente Convenzione, i cui Allegati ne costituiscono parte integrante, resta aperta fino al 30 aprile 1970 alla firma degli Stati precedentemente contraenti e di quelli che sono stati invitati a farsi rappresentare alla Conferenza ordinaria di revisione.

Articolo 61

Ratifica. Entrata in vigore

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica verranno depositati, il più presto possibile, presso il Governo svizzero.

Quando la Convenzione sarà stata ratificata da quindici Stati od al più tardi un anno dopo la firma, il Governo svizzero si metterà in relazione con i Governi interessati nell'intento di esaminare con essi la possibilità di mettere in vigore la Convenzione.

Articolo 62

Adesione alla Convenzione

§ 1. — Ogni Stato non firmatario che voglia aderire alla presente Convenzione indirizza la sua domanda al Governo svizzero, il quale la comunica a tutti gli Stati contraenti con un rapporto dell'Ufficio centrale sulla situazione delle ferrovie dello Stato richiedente per quanto riguarda i trasporti internazionali.

§ 2. — Se nel termine di sei mesi dalla data di detto avviso, due Stati almeno non abbiano notificato al Governo svizzero la loro opposizione, la domanda è ammessa di pieno diritto e ne è dato avviso dal Governo svizzero allo Stato richiedente e a tutti gli Stati contraenti.

Diversamente, il Governo svizzero notifica a tutti gli Stati contraenti ed allo Stato richiedente che l'esame della domanda è differito.

§ 3. — Ogni ammissione produce i suoi effetti un mese dopo la data dell'avviso inviato dal Governo svizzero, o, se allo spirare di detto termine la Convenzione non è ancora in vigore, alla data dell'entrata in vigore della medesima.

Articolo 63

Durata dell'impegno degli Stati contraenti

§ 1. — La durata della presente Convenzione è illimitata. Tuttavia, ogni Stato contraente può ritirarsi alle seguenti condizioni:

Per ogni Stato contraente, la Convenzione è valevole fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello della sua entrata in vigore. Ogni Stato che voglia ritirarsi allo spirare di detto periodo deve notificare la sua intenzione, almeno un anno prima di detta data, al Governo svizzero, che ne informerà tutti gli Stati contraenti.

In mancanza di tale notificazione nel termine indicato, l'impegno sarà prorogato di pieno diritto per un periodo di tre anni e così di seguito di tre anni in tre anni, se non è data disdetta almeno un anno prima del 31 dicembre dell'ultimo anno di ogni periodo triennale.

§ 2. — Gli Stati ammessi a partecipare alla Convenzione nel corso del periodo quinquennale, o di uno dei periodi triennali, sono impegnati sino alla fine di questo periodo e poi sino alla fine di ciascuno dei periodi seguenti, sempre che non abbiano dato la disdetta almeno un anno prima dello spirare di uno di essi.

Articolo 64

Revisione della Convenzione

§ 1. — I delegati degli Stati contraenti si riuniscono per la revisione della Convenzione, su convocazione del Governo svizzero, al più tardi cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione.

Su domanda di almeno un terzo degli Stati contraenti viene convocata una Conferenza prima di quest'epoca.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, il Governo svizzero invita anche Stati non contraenti.

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alla Conferenza rappresentanti:

a) d'organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti;

b) d'organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti.

La partecipazione ai dibattiti di delegazioni degli Stati non contraenti, nonché quella delle organizzazioni internazionali indicate al quarto capoverso, è disciplinata, per ogni Conferenza, dal regolamento delle deliberazioni.

D'intesa con la maggioranza dei Governi degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale può, prima delle Conferenze di revisione ordinarie e straordinarie, convocare Commissioni per l'esame preliminare delle proposte di revisione. Le disposizioni dell'Allegato II sono applicabili per analogia a tali Commissioni.

§ 2. — L'entrata in vigore della nuova Convenzione risultante dalla Conferenza di revisione comporta l'abrogazione della precedente Convenzione e dei suoi Allegati anche nei riguardi di Stati contraenti che non ratificassero la nuova Convenzione.

§ 3. — Nell'intervallo tra le Conferenze di revisione, gli articoli 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 e l'Allegato III possono essere modificati da una Commissione di revisione. L'organizzazione ed il funzionamento di tale Commissione formano oggetto dell'Allegato II alla presente Convenzione.

Le decisioni della Commissione di revisione sono notificate senza indugio ai Governi degli Stati contraenti a cura dell'Ufficio centrale. Esse si ritengono accettate a meno che, entro quattro mesi dal giorno della notificazione, almeno cinque Governi non abbiano sollevato obiezioni. Queste decisioni entrano in vigore il primo giorno dell'ottavo mese che segue il mese nel quale l'Ufficio centrale ha portato la loro accettazione a conoscenza dei Governi degli Stati contraenti. L'Ufficio centrale indica tale giorno all'atto della notifica dell'accettazione delle decisioni.

Articolo 65

Testi della Convenzione. Traduzioni ufficiali

La presente Convenzione è stata conclusa e firmata in lingua francese, secondo l'uso diplomatico corrente.

Al testo francese sono aggiunti un testo in lingua tedesca, un testo in lingua inglese, un testo in lingua italiana ed un testo in lingua araba, i quali hanno il valore di traduzioni ufficiali.

In caso di divergenza fa fede il testo francese.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(*Seguono le firme*)

ALLEGATO I
(Articolo 54)

REGOLAMENTO RELATIVO ALL'UFFICIO CENTRALE DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI PER FERROVIA (OCTI)

Articolo 1

§ 1. — L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia (OCTI) ha sede a Berna, sotto gli auspici del Governo svizzero.

Il controllo della sua attività, sia sul piano amministrativo, sia sul piano finanziario, si svolge nell'ambito delle disposizioni dell'articolo 54 della Convenzione ed è affidato ad un Comitato amministrativo.

A tale scopo, il Comitato amministrativo:

a) vigila sulla buona applicazione, da parte dell'Ufficio centrale, delle Convenzioni, nonché degli altri testi scaturiti dalle conferenze di revisione e raccomanda, se del caso, le misure atte a facilitare l'applicazione di tali Convenzioni e testi;

b) esprime pareri motivati sulle questioni che possono interessare l'attività dell'Ufficio centrale e che gli siano sottoposte da uno Stato contraente o dal direttore dell'Ufficio.

§ 2. — *a*) Il Comitato amministrativo si riunisce a Berna. Esso si compone di undici membri, scelti fra gli Stati contraenti.

b) La Confederazione svizzera dispone di un seggio permanente nel Comitato e ne assume la presidenza. Gli altri Stati membri sono nominati per cinque anni. Per ciascun periodo quinquennale, una Conferenza diplomatica stabilisce, su proposta del Comitato amministrativo in carica, la composizione del Comitato amministrativo, tenendo conto di un'equa ripartizione geografica.

c) Se una vacanza si produce fra gli Stati membri, il Comitato amministrativo designa di sua iniziativa un altro Stato contraente per occupare il seggio vacante.

d) Ogni Stato membro designa, come delegato al Comitato amministrativo, una persona qualificata per la sua esperienza in materia di trasporti internazionali.

e) Il Comitato amministrativo stabilisce il suo regolamento interno e si organizza da se stesso.

Detto Comitato tiene almeno una riunione ordinaria all'anno: inoltre, tiene riunioni straordinarie quando almeno tre Stati membri ne facciano domanda.

La segreteria del Comitato amministrativo è assunta dall'Ufficio centrale.

I verbali delle sedute del Comitato amministrativo sono inviati a tutti gli Stati contraenti.

f) Le funzioni di delegato di uno Stato membro sono gratuite e le spese di trasferta che esse comportano sono a carico di tale Stato.

§ 3. — *a*) Il Comitato amministrativo stabilisce il regolamento concernente l'organizzazione, il funzionamento e lo statuto del personale dell'Ufficio centrale.

b) Il Comitato amministrativo nomina il direttore generale, il vice-direttore generale, i consiglieri ed i consiglieri aggiunti dell'Ufficio centrale; il Governo svizzero gli presenta delle proposte per la nomina del direttore generale e del vice-direttore generale. Per queste nomine, il Comitato amministrativo tiene conto in modo particolare della competenza dei candidati e di una equa ripartizione geografica.

c) Il Comitato amministrativo approva il bilancio preventivo annuale dell'Ufficio centrale, tenendo conto delle disposizioni del successivo articolo 2; esso approva inoltre il rapporto annuale di gestione.

La verifica della contabilità dell'Ufficio centrale, la quale si riferisce esclusivamente alla concordanza delle scritture e dei documenti contabili, nell'ambito del bilancio, è esercitata dal Governo svizzero. Quest'ultimo trasmette questa contabilità, con un rapporto, al Comitato amministrativo.

Il Comitato amministrativo comunica agli Stati contraenti, unitamente al rapporto di gestione dell'Ufficio centrale e all'estratto dei conti annuali di quest'ultimo, le decisioni, risoluzioni e raccomandazioni che è chiamato a formulare.

d) Il Comitato amministrativo sottopone ad ogni conferenza diplomatica incaricata di fissarne la composizione, almeno due mesi prima dell'apertura di quest'ultima, un rapporto sull'insieme della sua attività svolta dopo la conferenza precedente.

Articolo 2

§ 1. — Le spese dell'Ufficio centrale sono sostenute dagli Stati contraenti proporzionalmente alla lunghezza delle linee ferroviarie o dei percorsi ai quali si applica la Convenzione. Tuttavia, le linee di navigazione partecipano alle spese in proporzione alla sola metà dei loro percorsi. Per ogni Stato, il contributo non può superare un ammontare fisso per chilometro. Su proposta del Comitato amministrativo in carica, tale ammontare è fissato per ogni periodo quinquennale dalla Conferenza diplomatica incaricata, in virtù delle disposizioni dell'articolo 1, § 2 *b*) del presente Regolamento, di stabilire la composizione del Comitato amministrativo per questo stesso periodo. Eccezionalmente, questo contributo può, mediante accordo tra il Governo interessato e l'Ufficio centrale, e con l'approvazione del Comitato amministrativo, essere ridotto del 50 per cento al massimo per linee esercitate in particolari condizioni. L'ammontare del credito annuale inerente al chilometraggio è fissato, dal Comitato amministrativo, per ogni esercizio, dopo aver sentito l'Ufficio centrale. Detto ammontare è percepito sempre totalmente. Quando le spese effettive dell'Ufficio centrale non abbiano raggiunto l'ammontare del credito calcolato su questa base, la differenza non spesa è versata ad un fondo di riserva.

§ 2. — In occasione dell'invio del rapporto di gestione e dell'estratto dei conti annuali agli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita questi ultimi a versare la loro quota di contributo per le spese dell'esercizio decorso. Lo Stato che, alla data del 1° ottobre, non avesse versato la sua quota, riceverà un secondo invito a pagare. Se tale richiamo rimane senza esito, l'Ufficio centrale lo rinnova all'inizio dell'anno successivo, in occasione dell'invio del suo rapporto di gestione per l'esercizio decorso. Se al 1° luglio successivo, non è stato tenuto alcun conto di detto richiamo, un quarto invito viene rivolto allo Stato ritardatario per indurlo a pagare le due annualità scadute. In caso di esito negativo, l'Ufficio centrale l'avverte, tre mesi dopo, che, se l'atteso versamento non ha luogo entro la fine dell'anno, il mancato pagamento sarà interpretato come tacita manifestazione della sua volontà di ritirarsi dalla Convenzione. Se quest'ultimo passo non ha effetto prima del 31 dicembre l'Ufficio centrale, prendendo atto della volontà, tacitamente espressa dallo Stato moroso, di ritirarsi dalla Convenzione procede a radiare le linee di questo Stato dalla lista delle linee ammesse al servizio dei trasporti internazionali:

§ 3. — Gli importi non riscossi devono, per quanto possibile, essere coperti mediante i crediti ordinari di cui dispone l'Ufficio centrale e possono essere ripartiti su quattro esercizi. La parte del disavanzo che non fosse stato possibile colmare nel modo anzidetto è portata in un conto speciale, a debito degli altri Stati contraenti, in proporzione al numero dei chilometri di linee soggette alla Convenzione all'epoca della messa in conto. Ogni Stato sarà addebitato nella misura in cui esso ha partecipato alla Convenzione con lo Stato moroso durante il periodo dei due anni che hanno preceduto il ritiro di detto Stato.

§ 4. — Lo Stato, le cui linee sono state radiate nelle condizioni indicate nel § 2 suddetto, può farle riammettere al servizio dei trasporti internazionali solamente pagando, in via preliminare, le

somme delle quali è rimasto debitore, per gli anni rispettivi, maggiorate dell'interesse del cinque per cento da calcolare dalla fine del sesto mese trascorso dopo il giorno in cui l'Ufficio centrale lo invitò per la prima volta, a pagare le quote di contribuzione che gli fanno carico.

Articolo 3

§ 1. — L'Ufficio centrale pubblica un bollettino mensile contenente le informazioni necessarie per l'applicazione della Convenzione, e, in particolare, le comunicazioni relative alla lista delle linee ferroviarie e d'altre imprese, come pure agli oggetti esclusi dal trasporto o ammessi a determinate condizioni; detto bollettino contiene anche gli studi che l'Ufficio centrale ritenga utile pubblicarvi.

§ 2. — Il bollettino è redatto in francese e in tedesco. Un esemplare è spedito gratuitamente ad ogni Stato contraente e ad ognuna delle amministrazioni interessate. Gli altri esemplari richiesti debbono essere pagati ad un prezzo stabilito dall'Ufficio centrale.

Articolo 4

§ 1. — Le distinte e i crediti per trasporti internazionali rimasti insoluti possono essere indirizzati dall'impresa creditrice all'Ufficio centrale, affinché questo ne faciliti il ricupero. A tale scopo, l'Ufficio centrale mette in mora l'impresa debitrice affinché paghi la somma dovuta o indichi i motivi del suo rifiuto di pagare.

§ 2. — Se l'Ufficio centrale ritiene che i motivi di rifiuto addotti siano sufficientemente fondati, esso rinvia le parti al giudice competente o, se le parti ne fanno domanda, al tribunale arbitrale previsto nell'articolo 57 della Convenzione (Allegato III).

§ 3. — Quando l'Ufficio centrale ritiene che la totalità o una parte della somma sia effettivamente dovuta, può dopo aver consultato un esperto dichiarare che l'impresa di trasporto debitrice è tenuta a versare all'Ufficio centrale tutto o parte del credito; la somma così versata deve restare in deposito fino alla decisione di merito del giudice competente o del tribunale arbitrale previsto nello articolo 57 della Convenzione (Allegato III).

§ 4. — Nel caso in cui un'impresa di trasporto non abbia dato seguito, entro quindici giorni, alle ingiunzioni dell'Ufficio centrale, viene nuovamente messa in mora, con indicazione delle conseguenze del suo rifiuto.

§ 5. — Trascorso infruttuoso il periodo di dieci giorni dopo questa nuova messa in mora, l'Ufficio centrale invia allo Stato contraente, dal quale dipende l'impresa di trasporto, una comunicazione motivata, invitandolo ad esaminare le misure da prendere e, particolarmente, se deve mantenere sulla lista le linee dell'impresa di trasporto debitrice.

§ 6. — Se lo Stato contraente dal quale dipende l'impresa di trasporto debitrice dichiara che, nonostante il mancato pagamento, non ritiene di dover far cancellare dalla lista detta impresa, o se esso lascia senza risposta per sei settimane la comunicazione dell'Ufficio centrale, si reputa di pieno diritto che detto Stato si faccia garante della solvibilità dell'impresa, per quanto concerne i crediti risultanti dai trasporti internazionali.

Articolo 5

Per coprire le spese particolari risultanti dall'attività prevista nell'articolo 54, § 1, lettera da *d*) a *f*) della Convenzione, viene percepito un compenso. L'ammontare di questo compenso è fissato dal Comitato amministrativo, su proposta dell'Ufficio centrale.

ALLEGATO II
(Articolo 64, § 3)

STATUTO RELATIVO ALLA COMMISSIONE DI REVISIONE

Articolo 1

I Governi degli Stati contraenti comunicano le loro proposte riguardanti le questioni che rientrano nella competenza della Commissione all'Ufficio centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, il quale le porta immediatamente a conoscenza degli altri Stati contraenti.

Articolo 2

L'Ufficio centrale invita la Commissione a riunirsi ogni volta che se ne presenti la necessità, oppure su domanda di almeno cinque Stati contraenti.

Tutti gli Stati contraenti sono avvertiti, due mesi prima, dalle sessioni della Commissione. Lo avviso deve indicare esattamente le questioni delle quali è richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno.

Articolo 3

Tutti gli Stati contraenti possono prendere parte ai lavori della Commissione.

Uno Stato può farsi rappresentare da un altro Stato; tuttavia, uno Stato non può rappresentare più di due altri Stati.

Ogni Stato sostiene le spese dei suoi rappresentanti.

Articolo 4

L'Ufficio centrale istruisce le questioni da trattare ed assume il servizio di segreteria della Commissione.

Il direttore generale dell'Ufficio centrale od il suo rappresentante partecipa alle sedute della Commissione con voto consultivo.

Articolo 5

D'intesa con la maggioranza degli Stati contraenti, l'Ufficio centrale invita ad assistere alle sedute della Commissione, con voto consultivo, rappresentanti:

a) di Stati non contraenti;

b) di organizzazioni internazionali governative competenti in materia di trasporti, a condizione di reciprocità;

c) di organizzazioni internazionali non governative che si occupano di trasporti, a condizione di reciprocità.

Articolo 6

La Commissione di revisione è validamente costituita quando vi siano rappresentati la metà degli Stati contraenti.

Articolo 7

La Commissione designa un presidente ed uno o due vice-presidenti per ogni sessione.

Articolo 8

Le deliberazioni hanno luogo in francese e in tedesco. Gli interventi dei membri della Commissione sono tradotti immediatamente oralmente e nella parte essenziale. Il testo delle proposte e le comunicazioni del presidente sono tradotti per esteso.

Articolo 9

Il voto ha luogo per delegazione e, su domanda, per appello nominale; ogni delegazione di uno Stato contraente rappresentato alla seduta ha diritto a un voto.

Una proposta viene approvata se il numero dei voti positivi è:

a) almeno uguale ad un terzo del numero degli Stati rappresentati nella Commissione,

b) superiore al numero dei voti negativi.

Articolo 10

I verbali delle sedute riassumono le deliberazioni nelle due lingue.

Le proposte e le decisioni debbono esservi inserite testualmente nelle due lingue. In caso di divergenza tra il testo francese e il testo tedesco del verbale, per quanto concerne le decisioni, fa fede il testo francese.

I verbali sono distribuiti ai membri il più presto possibile.

Se la loro approvazione non può aver luogo durante la sessione, i membri comunicheranno alla segreteria, entro un congruo termine, le eventuali correzioni.

Articolo 11

Per facilitare i lavori, la Commissione può costituire sottocommissioni; essa può anche costituire sottocommissioni incaricate di preparare determinate questioni per una ulteriore sessione.

Ogni sottocommissione designa un presidente, un vice-presidente e, se la necessità lo richiede, un relatore. Per il rimanente, alle sottocommissioni sono applicabili per analogia, le disposizioni degli articoli da 1 a 5 e da 8 a 10.

ALLEGATO III
(Articolo 57)

REGOLAMENTO D'ARBITRATO

Articolo 1

Numero degli arbitri

I tribunali arbitrali costituiti per giudicare su litigi diversi da quelli tra Stati si comporranno di uno, di tre o di cinque arbitri, secondo gli accordi del compromesso.

Articolo 2

Scelta degli arbitri

§ 1. — È prestabilita una lista degli arbitri. Ogni Stato contraente può designare al massimo due suoi cittadini, esperti del diritto internazionale dei trasporti, perché siano iscritti nella lista degli arbitri, che viene compilata e aggiornata dal Governo svizzero.

§ 2. — Se il compromesso prevede un arbitro unico, questo è scelto di comune accordo dalle parti.

Se il compromesso prevede tre o cinque arbitri, ciascuna parte ne sceglie uno o due, secondo il caso.

Gli arbitri scelti secondo l'alinea precedente designano di comune accordo, secondo il caso, il terzo o il quinto arbitro, il quale presiede il tribunale arbitrale.

Se le parti non sono d'accordo sulla scelta dell'arbitro unico o se gli arbitri scelti dalle parti non sono d'accordo sulla designazione del terzo o del quinto arbitro, secondo il caso, il tribunale arbitrale è completato da un arbitro designato dal Presidente del Tribunale federale svizzero, su richiesta dell'Ufficio centrale.

Il tribunale arbitrale è composto di persone comprese nella lista citata nel § 1. Tuttavia, se il compromesso prevede cinque arbitri, ciascuna delle parti può scegliere un arbitro al di fuori della lista.

§ 3. — L'arbitro unico, il terzo o il quinto arbitro debbono essere di nazionalità diversa da quella delle parti.

L'intervento nel litigio d'una parte terza resta senza effetto per quanto concerne la composizione del tribunale arbitrale.

Articolo 3

Compromesso

Le parti che ricorrono all'arbitrato concludono un compromesso che specifica particolarmente:

a) l'oggetto della controversia, determinato nel modo più preciso e chiaro possibile;
b) la composizione del tribunale e i termini utili per la nomina dell'arbitro o degli arbitri;
c) il luogo del tribunale.

Per l'apertura della procedura arbitrale, il compromesso deve essere comunicato all'Ufficio centrale.

Articolo 4

Procedura

Il tribunale arbitrale decide esso stesso sulla procedura da seguire, tenendo particolarmente conto delle seguenti disposizioni:

a) il tribunale arbitrale istruisce e giudica le cause di cui è investito in base agli elementi forniti dalle parti senza essere vincolato, allorché è chiamato a pronunziarsi in diritto, dalle interpretazioni delle parti medesime;

b) il tribunale non può accordare di più o cosa diversa dalle conclusioni del richiedente, nè meno di quanto il convenuto ha riconosciuto come dovuto;

c) la sentenza arbitrale, debitamente motivata, è redatta dal tribunale arbitrale e notificata alle parti tramite l'Ufficio centrale;

d) salvo contraria disposizione di diritto imperativo del luogo ove ha sede il tribunale arbitrale, la sentenza arbitrale non è suscettibile di ricorso, fatta eccezione tuttavia dei casi di revisione o di nullità.

Articolo 5

Cancelleria del tribunale

L'Ufficio centrale funziona come cancelleria del tribunale arbitrale.

Articolo 6

Spese

La sentenza arbitrale fissa le spese generali e speciali, compresi gli onorari degli arbitri, e decide a quale delle parti ne incomba il pagamento o in quale proporzione dette spese sono suddivise tra le parti medesime.

PROTOCOLLO ADDIZIONALE

ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI PER IL TRASPORTO PER FERROVIA DELLE MERCI (CIM) E DEI VIAGGIATORI E BAGAGLI (CIV)

firmate a Berna il 7 febbraio 1970

I PLENIPOTENZIARI SOTTOSCRITTI

si sono accordati sulle disposizioni seguenti:

I

1º Allo scopo di rendere obbligatorie per l'utente, secondo il diritto del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, le prescrizioni delle Convenzioni del 1970 per ciò che concerne le linee delle parti territoriali di Stati non firmatari o non aderenti, il Governo del Regno Unito, in deroga alle disposizioni di queste Convenzioni, è autorizzato ad inserire, per il traffico in provenienza dal Regno Unito, un riferimento al presente Protocollo addizionale nei moduli stampati della lettera di vettura (CIM), del biglietto internazionale e dello scontrino dei bagagli (CIV).

2º Tenuto conto del fatto che nel Regno Unito, la legislazione relativa ai trasporti non comporta alcun obbligo di pubblicare le tariffe, né di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti, è ammesso che:

a) le disposizioni della CIM non si applicano nel Regno Unito se esse comportano l'obbligo di pubblicare le tariffe e di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti;

b) le tasse di porto e le spese accessorie che la ferrovia è autorizzata a percepire nel Regno Unito sono ivi applicabili al traffico internazionale sottoposto alla CIM.

3º Fino alla conclusione ed all'entrata in vigore di una appendice speciale all'Allegato I alla CIM contenente prescrizioni derogatorie relative al traffico ferroviario-marittimo delle materie pericolose tra il Continente e il Regno Unito, le materie pericolose che saranno trasportate sotto il regime della CIM, a destinazione od in provenienza dal Regno Unito, devono soddisfare alle prescrizioni dell'Allegato I e, inoltre, alle condizioni del Regno Unito per quello che concerne i suoi regolamenti ferroviari e marittimi per il trasporto delle materie pericolose.

II

1º Allo scopo di rendere obbligatorie per l'utente, secondo il diritto dell'Irlanda, le prescrizioni delle Convenzioni del 1970 per ciò che concerne le linee delle parti territoriali di Stati non firmatari o non aderenti, il Governo d'Irlanda, in deroga alle disposizioni di queste Convenzioni, è autorizzato ad inserire, per il traffico in provenienza dall'Irlanda, un riferimento al presente Protocollo addizionale nei moduli stampati della lettera di vettura (CIM), del biglietto internazionale e dello scontrino dei bagagli (CIV).

2º Tenuto conto del fatto che in Irlanda la legislazione relativa ai trasporti non comporta alcun obbligo di pubblicare le tariffe, né di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti, è ammesso che:

a) le disposizioni della CIM non si applicano all'Irlanda se esse comportano l'obbligo di pubblicare le tariffe e di applicarle in modo uniforme nei confronti degli utenti;

b) le tasse di porto e le spese accessorie che la ferrovia è autorizzata a percepire in Irlanda sono ivi applicabili al traffico internazionale sottoposto alla CIM.

3º Fino alla conclusione ed all'entrata in vigore di una Appendice speciale all'Allegato I alla CIM contenente prescrizioni derogatorie relative al traffico ferroviario-marittimo delle materie pericolose tra il Continente e l'Irlanda, le materie pericolose che saranno trasportate sotto il regime della CIM, a destinazione od in provenienza dall'Irlanda, devono soddisfare alle prescrizioni dell'Allegato I e, inoltre, alle condizioni dell'Irlanda per quello che concerne i suoi regolamenti ferroviari e marittimi per il trasporto delle materie pericolose.

III

Le disposizioni delle Convenzioni CIM e CIV non potranno prevalere su quelle che determinati Stati saranno indotti ad emanare, nel traffico reciproco, in applicazione di Trattati quali i Trattati relativi alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ed alla Comunità Economica Europea.

IV

Il presente Protocollo, che completa le Convenzioni del 1970, resta aperto alla firma fino al 30 aprile 1970.

Esso deve essere ratificato.

Gli Stati che non avranno firmato il presente Protocollo prima di questa data e gli Stati partecipanti alle Convenzioni sopra contemplate in applicazione dell'articolo 67 della CIM e dell'articolo 62 della CIV del 1970 possono aderire al presente Protocollo a mezzo notifica.

Lo strumento della ratifica o la notifica dell'adesione sarà depositato presso il Governo svizzero.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e cui copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(*Seguono le firme*)

PROTOCOLLO

CONCERNENTE LE CONTRIBUZIONI ALLE SPESE DELL'UFFICIO CENTRALE DEGLI STATI PARTECIPANTI ALLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DEL 25 FEBBRAIO 1961 PER IL TRASPORTO PER FERROVIA DELLE MERCI (CIM) E DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI (CIV)

firmato a Berna il 7 febbraio 1970

In occasione della settima Conferenza di revisione delle Convenzioni internazionali per il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 25 febbraio 1971, alle quali sono Stati contraenti:

l'Algeria, l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, la Grecia, l'Irak, l'Iran, l'Irlanda, l'Italia, la Jugoslavia, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, i Paesi Bassi, la Polonia, il Portogallo, il Regno Unito, la Romania, la Siria, la Spagna, la Svezia, la Svizzera, la Tunisia, la Turchia, l'Ungheria.

I Plenipotenziari sottoscritti hanno convenuto su ciò che segue:

avendo constatato che malgrado la politica di economie seguita dall'Ufficio centrale, i tassi chilometrici massimali fissati nell'Allegato V della CIM e nell'Allegato II della CIV per calcolare le quote contributive degli Stati alle spese dell'Ufficio centrale, aumentati dal contributo complementare annuo concesso per decisione della Conferenza diplomatica tenuta a Berna dal 27 al 29 aprile 1964, non sono più sufficienti a coprire le spese d'amministrazione dell'Ufficio centrale,

viene deciso

— di prevedere un nuovo contributo complementare annuo di franchi oro 1,20 per chilometro per la CIM e la CIV;

— d'autorizzare il Comitato amministrativo a determinare, per la prima volta nel 1971, allo atto dell'approvazione dei conti annuali spettanti all'esercizio 1970, le quote contributive degli Stati contraenti in funzione dei tassi chilometrici massimali fissati nelle Convenzioni CIM e CIV del 25 febbraio 1961, del Protocollo B del 29 aprile 1964 e dei contributi complementari specificati nel presente Protocollo.

Il presente Protocollo resta aperto alla firma fino al 30 aprile 1970.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari sotto indicati, muniti dei loro pieni poteri che sono stati trovati in buona e debita forma, hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il sette febbraio millenovecentosettanta, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione svizzera e di cui una copia autentica sarà rimessa a ciascuna delle Parti.

(Seguono le firme)

Traduzione non ufficiale

N.B. — Il testo facente fede è unicamente quello in lingua francese, qui sopra riportato.

PROTOCOLLO I

PREDISPOSTO DALLA CONFERENZA DIPLOMATICA RIUNITA IN PREVISIONE DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI CONCERNENTI IL TRASPORTO, PER FERROVIA, DELLE MERCI (CIM) E DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI (CIV) DEL 7 FEBBRAIO 1970

In applicazione dell'articolo 66 della Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) e dell'articolo 61 della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), firmate a Berna il 7 febbraio 1970 e concluse tra

l'Algeria, l'Austria, il Belgio la Bulgaria, la Danimarca, la Spagna, la Finlandia, la Francia, la Grecia, l'Ungheria, l'Iraq, l'Irlanda, l'Italia, il Libano, il Liechtenstein, il Lussemburgo, il Marocco, la Norvegia, i Paesi Bassi, la Polonia, il Portogallo, la Romania, il Regno Unito, la Svezia, la Svizzera, la Siria, la Cecoslovacchia, la Tunisia, la Turchia e la Jugoslavia,

e a seguito dell'invito indirizzato dal Consiglio federale elvetico alle Alte Parti Contraenti, i sottoscritti Plenipotenziari si sono riuniti a Berna dal 5 al 9 novembre 1973.

Dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, essi hanno preso atto della dichiarazione elvetica, ai sensi della quale

i seguenti Stati hanno depositato presso il Governo della Confederazione elvetica ed alle date qui appresso indicate, gli strumenti di ratifica delle Convenzioni CIM e CIV del 7 febbraio 1970 e del Protocollo aggiuntivo a tali Convenzioni, che sono stati riconosciuti, dopo esame, esatti e concordanti:

1. Danimarca, 4 marzo 1971,
2. Paesi Bassi, 26 aprile 1971,
3. Jugoslavia, 9 giugno 1971,
4. Portogallo, 15 ottobre 1971,
5. Lussemburgo, 29 maggio 1972,
6. Algeria, 22 giugno 1972,
7. Austria, 7 luglio 1972,
8. Svizzera, 21 luglio 1972,
9. Liechtenstein, 29 novembre 1972,
10. Grecia, 8 dicembre 1972,
11. Francia, 13 febbraio 1973,
12. Belgio, 28 marzo 1973,
13. Tunisia, 21 maggio 1973,
14. Norvegia, 14 giugno 1973,
15. Bulgaria, 28 settembre 1973,

e i seguenti Stati hanno aderito a tali Convenzioni ed al Protocollo aggiuntivo, in virtù dell'articolo 67 (CIM) e dell'articolo 62 (CIV):

1. Repubblica Democratica Tedesca,
2. Iran.

La Conferenza, avendo constatato che quindici Stati hanno depositato il loro strumento di ratifica presso il Governo elvetico e che due Stati hanno aderito alle Convenzioni CIM e CIV del 1970, ha adottato le seguenti disposizioni:

1. La Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) del 7 febbraio 1970 e la Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) del 7 febbraio 1970, nonché il Protocollo aggiuntivo a tali Convenzioni - ad esclusione delle clausole I, 1°, e II, 1°, divenute superflue a seguito dell'adesione della Repubblica Federale di Germania e della Repubblica democratica tedesca alle Convenzioni CIM e CIV del 1961 - entreranno in vigore il 1° gennaio 1975. Le Convenzioni CIM e CIV del 25 febbraio 1961 e il loro Protocollo aggiuntivo saranno abrogate alla stessa data, e ciò, conformemente all'articolo 69, paragrafo 2, della CIM e all'articolo 68, paragrafo 2, della CIV del 1961, anche nei confronti degli Stati contraenti che non ratificassero le Convenzioni del 7 febbraio 1970.

2° L'Allegato I [Regolamento internazionale concernente il trasporto delle merci pericolose per ferrovia (RID)] della CIM del 25 febbraio 1961, che è sottoposto ad una procedura di revisione speciale e non era quindi unito ai documenti firmati il 7 febbraio 1970, sarà applicabile a partire dal 1° gennaio 1975, nella stesura valida sino al 31 dicembre 1974, come Allegato I della CIM del 7 febbraio 1970, con la riserva delle rettifiche che seguono intese ad adattarlo alla CIM e alla CIV del 1970:

a) Testo del marginale 2 (3):

« (3) Conformemente al paragrafo 2 del RIEX (Allegato VI della CIM), i materiali e gli oggetti del RID sono ammessi al trasporto come colli espressi solo nel caso in cui tale sistema di trasporto sia espressamente previsto dal capitolo B riguardante le diverse classi ».

b) Testo del marginale 2 (4):

« (4) Conformemente all'articolo 15, lettera *c*), della Convenzione internazionale concernente il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), i materiali e gli oggetti del RID sono esclusi dal trasporto come bagaglio, a meno che le tariffe non ammettano delle eccezioni ».

c) Testo del marginale 7 (1):

« (1) Sono considerati come « containers » ai sensi del RID solo quelli che soddisfano le norme del RICO (Allegato V della CIM) ».

d) Marginali 45, 82, 119, 166, 197, 222, 315, 353, 390, 442, 468, 534, 624, 719: testo dell'indicazione contenuta tra parentesi:

« [articolo 6, paragrafo 9, d), della CIM] ».

3° Gli Allegati VII [Regolamento internazionale concernente il trasporto dei vagoni di privati (RIP)] e VIII [Regolamento internazionale concernente il trasporto dei « containers » (RICO)] della CIM del 25 febbraio 1961, che sono del pari sottoposti ad una procedura speciale di revisione e non erano quindi uniti ai documenti firmati il 7 febbraio 1970, saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 1975 come Allegati IV (RIP) e V (RICO) della CIM del 1970, nella stesura stabilita dalle Commissioni di esperti che li avranno riesaminati e adattati a quest'ultima Convenzione, in base alla procedura prevista dall'articolo 69, paragrafo 4, della CIM del 1961.

Il presente Protocollo resta aperto alla firma sino al 31 gennaio 1974.

Per gli Stati che depositano il loro strumento di ratifica dopo il 1° novembre 1974, le Convenzioni CIM e CIV del 7 febbraio 1970 ed il loro Protocollo aggiuntivo, saranno applicabili dal primo giorno del secondo mese che segue il mese nel corso del quale il Governo elvetico avrà notificato tale deposito ai Governi degli Stati Contraenti.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari seguenti hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il 9 novembre 1973, in un unico esemplare, che resterà depositato presso gli Archivi della Confederazione Elvetica e di cui una copia autentica verrà inviata a ciascuna delle Parti.

(*Seguono le firme*).

Traduzione non ufficiale

N.B. — Il testo facente fede è unicamente quello in lingua francese, qui sopra riportato.

PROTOCOLLO III

PREDISPOSTO DALLA CONFERENZA DIPLOMATICA RIUNITA IN PREVISIONE DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI CONCERNENTI IL TRASPORTO, PER FERROVIA, DELLE MERCI (CIM) E DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI (CIV) DEL 7 FEBBRAIO 1970, CONCERNENTE LA MAGGIORAZIONE DEI TASSI CHILOMETRICI MASSIMALI DEI CONTRIBUTI DEGLI STATI CONTRAENTI ALLE SPESE DELL'UFFICIO CENTRALE

In occasione della Conferenza diplomatica riunitasi a Berna dal 5 al 9 novembre 1973 in previsione dell'entrata in vigore delle Convenzioni internazionali concernenti il trasporto per ferrovia delle merci (CIM) e dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) del 7 febbraio 1970, i sottoscritti Plenipotenziari hanno convenuto quanto segue:

avendo constatato che a motivo della rivalutazione del franco svizzero e del costante aumento del costo della vita e che malgrado la politica di economia seguìta dall'Ufficio centrale, i tassi chilometrici massimali fissati nell'Allegato V della CIM e nell'Allegato II della CIV del 1961 per calcolare i contributi degli Stati alle spese dell'Ufficio centrale e completati dai Protocolli del 1964 e del 1970 non basteranno a coprire le spese amministrative dell'Ufficio centrale sino alla fine dell'anno 1975, data in cui dovrà riunirsi la Conferenza diplomatica incaricata di determinare la composizione del Comitato amministrativo e i tassi chilometrici massimali dei contributi degli Stati per il periodo quinquennale che va dal 1976 al 1981, in base alle disposizioni dell'articolo primo, paragrafo 2 *b*), e dell'articolo 2, paragrafo 1, degli allegati II alla CIM e I alla CIV del 1970, viene deciso:

1° di fissare a 3,80 franchi oro il tasso chilometrico massimale relativo alla CIM ed a 3,20 franchi oro il tasso chilometrico massimale relativo alla CIV, per il periodo che va dal 1° gennaio 1973 al 31 dicembre 1975;

2° d'autorizzare il Comitato amministrativo, in caso di modifica del valore in oro del franco svizzero da adesso alla fine dell'anno 1975, a modificare di tanto i tassi chilometrici massimali fissati in precedenza.

Il presente Protocollo resta aperto alla firma sino al 31 gennaio 1974.

IN FEDE di che, i Plenipotenziari che seguono, essendosi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, hanno redatto e firmato il presente Protocollo.

FATTO a Berna, il 9 novembre 1973, in un solo esemplare, che resterà depositato negli Archivi della Confederazione elvetica e di cui una copia autentica e conforme sarà inviata a ciascuna delle Parti.

(Seguono le firme).

ANTONIO SESSA, *direttore* DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*

(5651191/4) - Istituto Poligrafico dello Stato - S.